Hansa

Digitized by Google

Bd. April 1903

HARVARD LAW LIBRARY.

Received March 1902 - Feb. 1903.

Digitized by Google

Digitized by Google

„Hansa“

Deutsche Nautische Zeitschrift.

Jahrgang 1902.

Druck und Verlag

von

Eckardt & Messtorff,

Buch-, Land & Seekarten-Handlung.

Hamburg. Steinhöft 1.

Digitized by Google

Rec. Mar. 1902 - Feb. 1903

Digitized by Google

Fl 9

Inhalts-Verzeichnis

(„Hansa" Deutsche nautische Zeitschrift).

(1902.)

Seite

A.

Aden, Golf von, Gefährliches Rock im ... 213
Afrikanische Küste, Sturm an der ... 441
Albers, A., Kapitän, Nachruf ... 208
Alexandria, Schiffsverkehr in (1901) ... 310
Altona, Handelskammerbericht ... 43, 349
Amazonenstrom, Verkehrsverhältnisse auf dem ... 250
Amerika (Ver. St.): Hafenabgaben für Raum zum Viehtransport abgeschafft 4. — Einführung des metrischen Systems 75. — Haftpflicht des Reeders gegenüber der Besatzung 147. — Kapital in ausländischen Reedereien 182. — Schiffbau an den Grossen Seen 200. — Neue Werften 251. — Verschmelzung von Werften 309. — Gesetz zum Schutz der einheimischen Flagge für Küsten-Passagierbeförderung 434. — Schiffbauindustrie (1901/02) 488. — Besatzungsstärke der Handelsflotte 566. — Sinken des Wasserspiegels auf den Grossen Seen ... 573
Antwerpen, Kaianlagen in ... 494
„ Verkehr (1901) ... 227
Apia, Verkehr (1900) ... 47
„ „ (1901) ... 359
Arbeiter im Schiffahrtsbetriebe, Untersuchung ihrer Lage ... 268, 285
»Argo«, D.-G., Bremen, Jahresbericht ... 199
»Arkona«, Taufrede beim Stapellauf S. M. S. ... 213
Astronomische Beobachtungen, Wert von ... 74
Auswanderung, Die deutsche (1901) ... 146

B.

Bagdadbahn, Konvention über die ... 58
Barends, Ingenieur, Rettungsmedaille verliehen an ... 587
Beachy Head, Neuer Leuchtturm auf ... 153
Behr'sche Nachtsignalen, Versuche mit ... 198, 253, 314
Belgisches Gesetz für Anmeldepflicht der Schiffe ... 230
Bemannung der Seeschiffe verschiedener Nationen, Verhältnisse der ... 303, 316
Bemannungsskala englischer Passagierdampfer ... 181, 614
Bergelohn, Hoher, (»William Cliff«) 279. — (»Marienfels«) 538. — (»Bostonian«) ... 622
Bohn, Kapt., Rettungs-Medaille verliehen ... 219
Bojensysteme, Gegenüberstellung aller ... 254
Bourgogne, La, Entschädigungsansprüche ... 178
Brake, Schiffsverkehr (1901) ... 58
Bremen: Auswanderung (1901) 20. — Handelskammerbericht 30. — Seemannsamt, Jahresbericht 142. — Hafeninspektor, Jahresbericht 202. — Hafenbauten 296. — Handel und Schiffahrt (1901) ... 313
Bremerhaven, Wasserstandszeiger in ... 478

Seite

Briefkasten: Ausführungsverordnung zur Seemannsordnung durch den hamburgischen Staat.. 359
Büchersaal: Almanach. — Verzeichniss der Leuchtfeuer aller Meere 23. — Das russische Küstengebiet in Ostasien 71. — Le Traducteur 83. — Steuermannskunst von Breusing 114. — Leitfaden für den Unterricht in der Maschinenkunde. — Deutsch-Nautischer Almanach 119. — Wörterbuch für die deutsche Rechtschreibung 215. — Leitfaden für den Unterricht im Schiffbau 275. — Rangliste von Beamten der Kaiserlichen Marine 287. — Seemannsordnung und die mit ihr in Verbindung stehenden Gesetze 292. — Kämpfe in China. — Die Schiffbauindustrie in Deutschland und im Auslande 311. — Der Pilote. — Handbuch der Ostküste Süd-Amerikas 331. — Verkehrskarte der Rheinlande 335. — Mittelbachs Polit. Karte der Erdteile 371. — Nautikus 1902, 407. — Die Seemannsordnung vom 2. Juni 1902 und ihre Nebengesetze 443, 455. — Hübner's Geographisch-statistische Tabellen 479. — Leitfaden für den Unterricht im Schiffbau 491. — Unter der Flagge der Hamburg-Amerika Linie. — Deutsches Seehandelsrecht 503. — Geschichte der deutschen Marine 515. — Kalender der deutschen Seemannsmission 515. — Der Deutsche Schulschiff-Verein 539. — Neue Aufl. der »Nautischen Tafeln« v. Breusing 547. — Schiffs- und Havarie-Papiere 563. Deutsches Seehandelsrecht 599. — Handbuch der Seemannschaft 611. — Vom Matrosen zum Künstler ... 623
Buenos Ayres, Schiffsverkehr (1901) ... 275

C.

Calciumcarbid, Gefährliche Ladung ... 117
Cadiz, Neue Hafengebühren ... 203
Chinesischen Handelshäfen, Die ... 172, 183
„ Seeverkehr, Beteiligung d. einzelnen Flaggen am ... 581
Christiania, Abgabentarif für Schiffe ... 117
Chronometer-Kontrole ... 18
„ -Prüfung ... 325
Clyde, Verbesserung der ... 593
Comité Maritime Internationale, V. Kongress ... 473, 586
»Compositions«-Schiffe in England nicht mehr gebaut .. 195
Costa-Rica, Schiffsverkehr (1901) ... 263
Cunard-Line, Vertrag mit der englischen Regierung 481, 531
Cuxhaven: Signalstation bei Nacht 136. — Neue Hafenanlagen 277. — Absetzen von Lotsen 349, 386, 439. — Absetz- oder Ausholdampfer? 439

Digitized by Google

Seite

D.

Dampfer, Abmessungen der grossen 495
Dampferflotten, Die, der Welt 11
Dampferrouten: Eine neue westliche im Nordatlantik 292. — Nordeuropa—Westindien 476. — Englischer Kanal—Ostküste Südamerikas 596. — Florida—Südafrika 610
Dampfschiffsreederei von 1889, Jahresbericht 466
Dänischer Feuerleute, Lohnbewegung 135
Dänische Handelsmarine, Schiffbau und Verkehr 284
Dar-es-Salaam, Lotsenverordnung 118
Dekorationssucht englischer Seeleute 482
Desertionsunwesen, Das, in Portland (Or.) 26
„ „ und die Vorschläge des Vereins Hamburger Reeder 423
Desinfektion von Schiffen, Neues Mittel 195
Deutschen Hafenplätze, Seeverkehr der 425
Deutsche Ost-Afrika Linie (Verkehr in 1901) 150
„ „ „ Jahresbericht 198
Dezimal-System in England befürwortet 518
Drogden, Klagen über das Fahrwasser in den 46
Durban, Der Hafen von 306
Düsseldorfer Ausstellung, Internat. Schiffahrtskongress . 206
„ „ Wellenleitung f. D. »Barbarossa«, schnell fertig gestellt 242

E.

East-London, Kritik der Hafenverhältnisse 386
»Ehrenfels«, Untergang des 522
Eider, Einziehung des Zollwachtschiffes 286
Eissignalstationen in der Nordsee 561
Elbe, Beseitigung von Schiffahrtshindernissen, auf der 345, 467
„ Fahrtermässigung auf der 382
„ Lokalverordnung für die 70, 133, 414
Elbe-Kiel-Kanal, Stellungnahme des Kieler Magistrats zum 433
„ „ „ der Kieler Stadtverordneten zum 446
Elbelotsen und ihr Wohnort 39
Elbe-Trave-Kanal, Der 188
Elbe, Vertiefung des Fahrwassers auf der 226, 238
Emden, Kritik am Aussenkanal 20
„ Zunahme des Hafenverkehrs 310
England: Seeverkehr und seine Bedeutung 63. — Haftung nichtenglischer Reeder in englischen Häfen für Unglücksfälle der Arbeiter 134. — ungeprüfte Schiffsführer 170. — Bemannungsskala für Passagierdampfer 181. — Schiffbau-Industrie im 1. Quartal 1902, 226. — Subventionsgesetz in Vorbereitung 289, 531. — Schiffbau im ersten Halbjahr (1902) 359. — Seetüchtigkeit im Sinne der Merch. Ship. Act. 374. — Subvention für Segelschiffe befürwortet 398. — Wert der Einfuhr 406. — Veröffentlichung des Handelsamts betr. überladene Schiffe 446. — Nachlassen der Bautätigkeit auf den Werften 502. — Schiffbau-Industrie im ersten Halsjahr (1902) 511. — Einführung des Dezimalsystems befürwortet 518. — Seeverkehr im Jahre (1901) 590. — Arbeit d. Kommission über seerechtliche Fragen der Schiffsbesatzungen 601
Erfindung zur Rettung Schiffbrüchiger, Prämien für eine 62
»Euterpe«, Untergang der 455

F.

»Fehmarnbelt«, Neues Feuerschiff im 153
Feill, Antoine-, Dr. jur., Nachruf 230
Feuerlöschmittel, Verschiedene, (Wasser, Wasserdampf und Gase) 499
Feuerlöschversuche mit dem System-Gronwald (Flüssige Kohlensäure) 291, 532
Feuerschiff, Ein neues, vor der Weser 34
„ Ein automatisches 538
Fischdampfer, Englischer, durch deutschen Kreuzer aufgebracht 286
Fischereiflotte, Entwickelung der deutschen 430
Fischereihafen, Einfluss auf den Ertrag der Seefischerei 329
Fischereischulschiff, Ein, in Geestemünde geplant 46
Fischereikutter, Ein neuer 275

Seite

Flaschenposten im Nordatlantischen Ozean 524
Flensburg: Schiffbau-Gesellschaft, Jahresbericht 45. — Handelskammerbericht 54. — Eingabe der Handelskammer betr. Befähigungsnachweis der Maschinisten 419. — Seeamt, Stellungnahme gegen einen schwedischen Schiffsführer 422. — Seeamt, Auslegung der Unfallverhütungs-Vorschriften der See-Berufsgenossenschaft 565
Flottenmanöver, Die deutschen 457
Flüssige Feuerung für Handelsschiffe 191, 381, 490, 514
„ „ in Ballasttanks, abgabenfrei im Suez-Kanal 4
Formosa, Verkehr der Häfen von (1901) 299
Frachtenregelung im La Plata-Verkehr 459
Fragebogen der Seewarte: Mitteilungen über folgende Häfen: Jamaica, Norfolk, Huelva 19. — Girondemündung, La Roque, Montreal, Manchester 80. — Romano (Haiti), Turiamo-Bucht (Venezuela), Tampico 152. — Greenock 176. — Glasgow 177. — An unsere Mitarbeiter 225
Frankreich: Hafen-Verkehr (1901) 166. — (I. Quartal 1902) 287. — (I. Halbjahr 1902) 410. — Kanalwesen, Verbesserungen 166. — Subventionsgesetz für Segler und sein Einfluss auf die Frachten 292. — Staatsprämien für die Flotte 322, 562. — Schiffbau im Jahre 1901, 344. — Jurisdiktion der Gerichte bei Kollisionsfällen 352. — Stellungnahme zum neuen Prämiengesetz 441. — Bevorstehende Gründung eines Bureaus zu Gerichtssachen für ausländische Reeder 553. — Nachvermessung deutscher Schiffe 561. — Errichtung von Freihäfen 590
Freitas & Co., A. C. de, Erwerbung einer brasilianischen Reederei 430

G.

Germanischer Lloyd, Monatliche Schiffsverluste und Unfälle 11, 143, 214, 335, 383, 407, 455, 515, 574
Germanischer Lloyd, Schiffsregister 44
Gütschow, Dr., Feier seines 25jährigen Jubiläums 580

H.

Haftbarkeit der Reeder bei Unglücksfällen von Schiffsarbeitern 134, 546, 610
Haftbarkeit der Reeder gegenüber der Besatzung an Bord amerikanischer Schiffe 147
Haftbarkeit der Reeder bei Kollisionsschäden ... 147, 159, 399
Haftbarkeit der Reeder aus dem Frachtvertrage 319, 394, 467, 490, 561, 597.
Hamburg-Amerika Linie: Rückweisung der Kritik des Abg. Roesicke im Reichstage 57. — Jahresbericht 174. — Wohlfahrts-Kassen 202. — Schiffe und Gewinn 286. — Passagiere im I. Halbjahre 321. — In Cuxhaven 478. — Das erste Spiritusmotorboot 526
Hamburg: Handelskammerbericht 6. — Reedereien, (Bestand am 1. Januar 1902), 19, 33. — Seeschiffahrt (1901) 20, 166. — Seeschiffahrt seit zwei Jahrzehnten 21. — Auswanderung (1901) 33. — Seemannsamt Jahresbericht 109. — Navigationsschule und ihre Raumverhältnisse 135. — Seeschiffahrt im I. Quartal (1902) 178. — Ein- und Ausfuhr seewärts (1901) 298, 347. — Hafengesetz, erweitert für Cuxhaven 357. — Seeschiffahrt (I. Halbjahr 1902) 383. — Im Bericht des Ausschusses zur Prüfung der Londoner Hafenverhältnisse 387. — Seeverkehr und Handelsflotte (1901) 411. — Die Kailadungsgebühren 486. — Unbewachte Schuten im Hafen 506
Handelsflotten der Welt, Die 365, 509
»Hansa«—»Primus«-Katastrophe, Die 361
»Hanseatischer Lloyd«, Neue Reederei in Lübeck 202
Harburger Hafenvertiefung geplant 81
Helgoland als Ansegelungspunkt 243
„ als Lotsenstation 342

Digitized by Google

Seite

Helgoland, Das neue Leuchtfeuer auf 142
Hilfs- oder Bergelohn? (»Bertha«—»Simson«) 485
Hilfslohnforderung, Eine berechtigte 608
Hochseefischerei, Die deutsche 537
Hokuto, Feuerturm errichtet auf 538
Holländische Leuchtfeuerwesen, Das 125
Holländischen Flaggenattesten, Ausstellung von 538
Horn, Kap, Feuerturm beabsichtigt 334

I.

Invaliden-Versicherungspflicht, Die, des Kapitäns 321
Iquique, Schiffsverkehr (1901) 178
Isländische Häfen, Schiffsverkehr (1899) 132

J.

Jahresrückblick 1. 14
Japanische Handelsmarine, Die 13
„ Schiffbau-Industrie, Die 167
Journalführung auf der Wache? 542
Jürgensen, Inspektor, Nachruf 514
Jurisdiktion französischer Gerichte 352

K.

Kadettenschulschiff »Herzogin Sophie Charlotte«, Reisebericht 110
Kaiser Wilhelm-Kanal: Tarif, Stellungnahme der Stettiner Kaufleute 26. — Entwickelung seit der Eröffnung 241. — Monatliche Verkehrs-Übersicht 11, 59, 119, 155, 227, 251, 287, 347, 371, 443, 479, 527, 563. — Verkehr im Jahre 1901/02 594
Kailadungsgebühren in Hamburg, Die 486
Kanada, Neues Küstenbefeuerungswesen 75
„ Schnelldampferverbindung mit dem Kontinent .. 572
Kanäle in Russland, Die 581
Kanton, Schiffsverkehr (1900) 118
Kapitäne und Schiffsoffiziere, Soziale Stellung der 88
Kapok als Füllung von Rettungskörpern 415
Karten, Monats-, für den nordatlantischen Ozean 278
Kesselstein und seine Verhütung 619
Kiel: Handelskammerbericht 41. — Hafenverhältnisse 394. — Stellungnahme der Handelskammer zur Seemannsordnung 431. — Prozess mit dem Marinefiskus 550
Klassifikationswesen der Schiffe, Das 379, 390
Kobe, Ein Trockendock eröffnet in 395
Köche, Ausbildung der Schiffs- 291, 470
Kohlenproduktion und -Ausfuhr (1901) 62
Kohlenexplosion an Bord »Euterpe« 529, 541, 567
Kollision »S 42«—D. »Firsby« 349, 353, 512
„ »Kronprinz Wilhelm«—»Robert Ingham« .. 586, 589
Konstantinopel, Schiffsverkehr (1901) 442
„ Rückkauf der Kais 501
Kopenhagen, Tagung des Kongresses der Internationalen Association de la Marine 153, 287, 404
Krankenversorgung in der Handelsmarine 602, 615
Kühldampfern, Eine Flotte von, in Aussicht 153

L.

Ladelinie, Die, (Tief-Mindest) 171, 230
Ladungen, Schwere, und ihre Verstauung 514
La Plata-Verkehr, Frachtenregelung im 459
Lecky, Kapitän, Nachruf 591
Leer, Der Hafen von 416
„ Hafenverkehr (1901) 69
Leuchtfeuergesetz, Ein neues, in England 254
Leuchttürme an der deutschen Küste 250
„ Colon und Sabanilla, Abgabenvereinigung . 419
Levante Linie, Deutsche, und der Levantehandel 20. — Passagierfahrt nach Amerika 69. — Jahresbericht 199. — Zirkular betr. Versicherungen 526
Liban, Schiffsverkehr (1901) 179

Seite

Lokalverordnungsfrage für die Elbe, Stimmen zur ... 70, 565
Lotsenabsetzen bei Cuxhaven, Das 349, 353, 512
Lotsenversetzboot bei der Galliot gekentert 506, 558
Lotsenwesen vor der Elbe, Das 16
London, Hafenverhältnisse in 310, 338, 518
„ Aufbesserung des Dampferverkehrs 598
Lorenz-Strom, Dampferwege nach dem 320
Lourenço Marques, Schiffsverkehr (1901) 562
Lübeck, Schiffsverkehr (1901) 34

M.

Magdalenenflusses, Navigation an der Mündung des 362
Maisernte in den Ver. Staaten 347, 358
Makassar—Europa, direkte Dampferverbindung 46
Malaga, Hafenbauten in 623
Manchester-Kanal, Jahresbericht (1901) 34
Marconi's drahtlose Telegraphie 195, 354
Marseille, Schiffsverkehr (1901) 250, 298, 490
„ Erhöhte Dockgebühren 287
„ Strike der Matrosen und Hafenarbeiter 602
Matrosenheuern in den letzten 20 Jahren, Die 554
Maschinisten, Mangel an solchen III. Klasse 419
Mast, Der siebente, eines Schooners 371
Mauritius, Hafenabgaben in 490
Mehring, Kapitän, Auszeichnung 431
Melbourne, Hafenbauprojektionen in 459
Mercatorische Funktion, Die, in d. terrestrischen Nautik 508, 521
Messbriefe, Gegenseitige Anerkennung deutscher und russischer 191
Metrisches System in den Ver. Staaten 75
Mexiko, Dampferverbindungen mit 417
Meyer, Ludolf, Direktor, Nachruf 230
Milzbranderkrankungen, Warnung vor Ansteckungen ... 382
Mittelmeer—Atlantic Kanal, Der 583
Monatskarten des atlantischen Ozeans 320, 370
Morelos, Neuer Hafen in Mexico 122
Morse-System in englischen Küstengewässern 315
»München«, Rettung des Dampfers 66, 78
Mungo als Rattenvertilger 539

N.

Nautische Jahrbuch, Das neue 122
Navigationslehrer, Ein, für Hamburg gesucht 142
Navigationsschule in Hamburg, Die Raumverhältnisse der 135
Navigationsschulwesen in Deutschland, Die Entwickelung 607
Nebelsignale: Seiten-Schallsignale 111, 183, 193, 277, 366, 427, 428, 450, 461. — Kurssignale 427, 483, 495, 519, 570, 617, 622. — Kurs- und Seiten-Schallsignale 483, 495, 533, 543. — Für Segelschiffe 330. — Unter Wasser 145. — Topophon von Heap 159. — Versuche an der englischen Küste 334
»Neptun«, D.-G., Bremen, Jahresbericht 200
Netzen, (Herings-), Vereinbarung über das Auffischen von 478
Newcastle (N. S. W.), Hafenvorschriften für 179
New York: Schiffsverkehr (1901) 47. — Passagierbeförderung 64. — Postbeförderung 64. — Einwanderung 431. — Frachtenbericht 419, 563, 575, 587, 599, 611, 613.
Norddeutsche Farbenfabrik, Holzapfel G. m. b. H. gegründet 482
Norddeutscher Lloyd: Passagierbeförderung über New York (1901) 33. — Rettung d. D. »München« 66, 78. — Modell-Schleppversuchsstation 90. — Verkehr der Reichspost-Dampferlinien 150. — Jahresbericht 175. — Kaiserreise auf »Kronprinz Wilhelm« 193, 208. — Die Ausbildung der Schiffsoffiziere 195. — Kadettenschulschiff und sein Reiseprogramm 334. — »Kaiser Wilhelm II.«, Stapellauf 393. — Feuerprobe auf den Hobokener Pieranlagen 454. — Kollision »Kronprinz Wilhelm« 586, 589
Nordseehäfen, Die grossen (1901) 34
Norwegen: Schiffsführer und deren Fähigkeiten 45. — Sonderbefähigungs-Nachweise f. norwegische Dampfer-Kapitäne 51. — Schiffs-Reeder-Vereine, Jahresversammlung 326. — Schiff- und Maschinenbau im Jahre 1901 500

Digitized by Google

Seite

O.

Odessa, Veraltete Verkehrsverhältnisse in 554
Oesterreich: Handelsmarine (1901) 70. — Hafen- und Schiffsverkehr (1900) 179. — Exporteure und die Deutsche Levante-Linie 286. — Prüfungsvorschriften für Kapitäne und Schiffsoffiziere 517
Ölfeuerung für Dampfer 191, 381, 490, 514
Orkan, Der, im Indischen Ozean 435

P.

Panama- oder Nikaragua-Kanal? 208
›Panther‹, Das Vorgehen des, in Hayti 441
Personenverluste auf britischen und deutschen Schiffen 442
Photographische Cameras 575
›Pirat‹, Rigistrierblock zu Lösch- und Ladezwecken ... 297
Portugiesische Häfen, Verkehr 1901 490
Postämter, See-, Leistungen der 597
Prahm, zum Navigationsschul-Direktor ernannt 515
Preis der Schiffe 77
›Primus‹-Katastrophe, Zur 375, 380
Postverkehr, Der überseeische 610
Prüfungswesen 58, 83, 166, 190, 227, 359, 371, 406, 442, 526, 561, 573, 597, 623
Puttgaarden-Riff, Ein Feuerschiff bei, auszulegen beabsichtigt 122

Q.

Quarantainen in der Levante 622

R.

Ratten als Pestübertrager durch Kohlensäure vertilgt 254, 290
Reederei-Aktiengesellschaft von 1896, Jahresbericht 200
Reedereiberichte 174, 186, 198, 210, 224
Reederei-Vereinigung, Die nordatlantische 201
Reichsgerichts-Entscheidungen: 1) Zum Begriffe der Meuterei 5. — 2) Örtliches Recht für Schiffskollisionen 5. — 3) Missbrauch der Disziplinargewalt seitens des Steuermanns 53. — 4) Haftung des Schleppers für Kollisionsschäden, die das geschleppte Fahrzeug verursacht hat 65. — 5) Beweislast bei einer Klage auf Schadenersatz aus einem Schleppvertrage 113. — 6) Zur Auslegung des § 738 H. G. B. 113. — 7) Schiffskollision, Mangel an Vorsicht beim Verholen 244. — 8) Festsetzung u. Berechnung von Hilfslohn 294. — 9) Haftung des Reeders für die Seetüchtigkeit des Schiffes bei einer Time Charter 341. — 10) Ladungsschaden durch Schiffszusammenstoss mit beiderseitigem Verschulden 352. — 11) Zur Auslegung des Art. 16 Abs. 2 der Kaiserl. Verordnung vom 9. Mai 1897, 377. — 12) Allgem. See-Versicherungsbedingungen 389. — 13) Schadenersatz des Ladungsinteressenten bei einem Zusammenstoss mit beiderseitigem Verschulden 401. — 14) Haftung des Staates für Baggerfahrzeuge nach dem Binnenschiffahrtsgesetze 414. — 15) Schiffszusammenstoss durch beiderseitiges Verschulden. — Verteilung bei Schiffen verschiedener Nationalität 569. — 16) Haftung f. Versehen bei der Entlöschung; Notwendigkeit amtlicher Besichtigungen 591. — 17) Konkurs des Versicherers; Allgemeine Seeversicherungs-Bedingungen § 168 605
Reichskommissare bei Seeämtern 542
Reise, Schnelle, der ›Pitlochry‹ 453
›Renée Rickmers‹, Steuermann auf See verunglückt und an Land ins Hospital gebracht 207
Rettungsapparat, Hemmvorrichtung 114
Rettungsbooten, Ein neuer Typ von 573
Rettungsboje, Nacht-, prämirt 382
„ „ patentirt 575
Rettung Schiffbrüchiger, Prämie für eine Erfindung zur 62
Rettungswerke, Entschädigung für (Gesetz i. Vorbereitung) 309
Roerden, Kapt., Anerkennung 622
Roesicke, Dr., und die Schiffahrt 75
Rostock, Niedergang der Reederei 82
„ Neue Hafenordnung 550
Roten Meeres, Befeuerung des 281
Rother, Adolf, Aufruf 359
Rotterdam: Als Anlaufhafen der deutschen Reichs-Postdampfer beantragt 153. — Frachtverkehr und der Hafen von Emden 219. — Schiffsverkehr (1901) 203
Ruderkommandofrage: 61. 261, 459. — Rundschreiben des Vereins Hamburger Reeder 116. — Braker Handelsverein 203. — Entgegnung auf einen Artikel in der Marine Rundschau 217, 229. — Vom englischen Standpunkt aus 278. — Die Elblotsen 279. — Verordnung des Senats in Lübeck 337. — Marine-Ruderkommando auf einem Handelsschiff versucht 505. — ›Rechts‹ und ›Links‹ in der Hansa einführen 530
Rumänischen Häfen, Die 394
Russland: Einschränkung der Bürgschaftsleistung für Strafen in russischen Häfen 5. — Seegesetze und deren Abänderungsvorschläge 14. — Kauffahrteiflotte (1. Januar 1902) 51. — Wasserstrassen 147. — Prämien für Schiffbau u. Schiffahrt 219. — Freiwilligen-Flotte 267. — Laufbahn der Schiffsoffiziere in der Handelsmarine 442. — Entwickelung der russischen Seeschiffahrt 455. — Förderung des Baues von Dampfern 550. — Kanäle 581

S.

›Saale‹, Das Schicksal der 371
Salvador, Schiffsverkehr (1901) 310
Sandettie-Bank, Feuerschiff auf der 214, 371
Santos, Schiffsverkehr (1901) 190
Schiedsgerichte zur Schlichtung v. Lohnfragen diskreditiert 553
Schiffahrts-Syndikat, Das amerikanisch-englische, und die deutschen Reedereien 212, 253
›Schiffbau‹, Die neuesten Bauaufträge, Stapelläufe und Probefahrten in jeder Nummer.
Schiffbau in skandinavischen Ländern (1901) 34
„ im Jahre 1901 ..... 23, 52
„ in den Ver. Staaten 64
Schiffbaumaterialien, Zollfreie Einfuhr der 351
Schiffbautechnische Gesellschaft, Hauptversammlung .. 584
Schiffbrüchiger, Gesellschaft z. Rettung, Geschäftsbericht 274
Schiffe, Fünf alte, entdeckt 335
Schifferkursus, Einheitliche Dauer des, Vorschläge 75, 99, 112, 460, 471
Schiffsjungen, Unbefahrene, in den letzten 20 Jahren . 554
Schiffsvermessungsgesetze, Die 350, 361
Schleppdampfer—Schleppzug, Verhältnis zu einander .. 570
Schlepper, Haftung der, für Kollisionsschäden des geschleppten Schiffes 89
Schleppschiffahrt, Verkehr und Bedeutung der 449
Schnelligkeit, Grösste, auf dem Ozean 70
Schnelldampfer, Ein neuer, für die Cunard-Linie 122
Schraube durch eine Stahltrosse gebrauchsunfähig; Schuldfrage 399, 434
Schulschiffsfrage, Die 28
Schulschiffsverein, Der deutsche: Das Heuerbaaswesen 121. — Inspektion der Schiffsjungen 169. — Unterbringung seiner Zöglinge 332. — Reiseprogramm des Schiffes 334, 454. — Jahresversammlung 488
Schuten, Unbewachte, im Hamburger Hafen 506
Schutzverein Deutscher Reeder, Jahresbericht 110
Schweden, Gründung einer nautischen Korporation 614
Schwedische Leuchtfeuerwesen, Das 20
Schwimmdock, Ein, in Newcastle (NSW) 132
Seeamt zu Hamburg, Jahresbericht 214
Seeämter, Zuständigkeit für Flussschiffe 386
Seeämtern, Vorschlag z. Erweiterung des Verfahrens vor 421
Seeamtsverhandlungen: Strandung des D. ›Julie‹. — Strandung des D. ›Russland‹ 57. — Unfall an Bord des D. ›Meto‹ 80. — Verlust des Oldenburger Dampfers ›Huelva‹. — Untergang der norwegischen Bark ›Baltic‹ 131.

Digitized by Google

Seite

Menschenverlust der Braker Bark »Victoria« 141. — Untergang des Oldenburg. Dampfers »Huelva« 145. — Untergang des Vollschiffes »Brunshausen« 157. — Zusammenstoss »Maybach« und »Anna« 116. — Unfall a. B. »Andros« 177. — Strandung u. Totalverlust S. »Nymphe« 189. — Feuer an Bord D. »Hamburg« 262. — Untergang D. »Ehrenfels« 297. — Kollision zwischen »S 42« und D. »Firsby« 333, Begründung des seeamtlichen Spruches 368. — Kollision zwischen »Primus« und »Hansa« 378, 380, 386, 392. — Strandung des D. »Wilhelm Oelssner« 429. — Untergang des Schleppkahns »Willy Kiehn« 464. — Untergang des D. »Ehrenfels« 522. — Untergang der Viermastbark »Euterpe« 535. — Unfall an Bord »Andros« (Oberseeamt) 537. — Untergang des Schleppdampfers »Blitz«; Strandung des Fischdampfers »Platessa« 549. — Kollision des D. »Aron« mit dem Versetzboot der Elblotsgalliote 558. — Feuer an Bord D. »Hamburg« (Oberseeamt) 585. — Untergang d. Vollschiffes »Brunshausen« (Oberseeamt) 619. — Zusammenstoss des D. »Helene Woermann« m. d. Bark »Tell« (Oberseeamt) 620. — Strandung des D. »Stadt Memel« bei Jershöft 621. — Strandung des Kieler Dampfers »Senior« 621

Seeamtsverhandlungen und ihre Verbreitung 157

Seeberufsgenossenschaft: Zusammensetzung der Schiedsgerichte 266, 327. — Sechszehnte ordentliche Genossenschaftsversammlung 272. — Verwaltungsbericht 282. — Besprechung der neuen Unfallverhütungsvorschriften 339, 363. — Auslegung der Unfallverhütungsvorschriften durch das Flensburger Seeamt 565. — Bekanntmachung betr. Tonerde-Rückstände 609

»Seedampfer«, Der Begriff 446

Seefähigkeit deutscher und englischer Schiffe 458

„ spanischer Schiffe 458

Seekarten, Deutsche, Beschleunigung ihrer Herausgabe . 50

„ Englische, Fehlerhafte Variation 242

Seeleute, Englische und deutsche, ihr Verhältnis zu den Reedern 38, 433

»Seemann«, Der Ton im Blatte 135

Seemannsämter in Oldenburg und in Stettin . 107, 263, 442

Seemannsausbildung bei uns und in England 531

Seemannsheime 219, 231

Seemannskonferenz, Eine internationale 514

Seemannsmission, Die deutsche: Wahrung der Interessen der Schiffsleute 38. — Prinzipielles zur Arbeit 138. — Ihre pekuniäre Lage 263. 274. — Weihnachtsbitte 586

Seemannsordnung, Die neue: Allgemeine Besprechung 160, 205, 234, 246, 259, 270, 327. — Die zu Gunsten der Schiffsleute getroffenen Bestimmungen 255. — Auslegung des § 135 409. — des § 52, 553. — Die Vorgesetztenfrage 518. — Auslegung der §§ 89, 90 und 91 bei der Meuterei an Bord »Christine« 613

Seemannsschule auf Waltershof, Die 40

„ „ „ „ Stiftungsfest 586

Seemannsverband, Mitgliedschaft Hamburg, General-Versammlung 58

Seerechtlichen Gesetze, Die neuen 294

Seerechtskongress, Internationaler (Hamburg) . 321, 473, 538

Seeunfall-Untersuchungsgesetz, Das (Kieler Kommission) 257

„ „ „ u. die Kleinschiffahrt 301

Seeversicherung, Ideen über ihre Verstaatlichung 373

Segelanweisungen und Seekarten, Geschichte der . 424, 436

Segelhandbücher, Ein Vortrag über 162

„ Ein Lob für deutsche 242

„ für Dampfer 271

Segelschiffahrt, Die deutsche 292

Segelschiffsreeder, Französische und andere 193

Signalbuch — Seestrassenrecht — Vergleich über Schallsignale 385, 410

Signale, Nebel-, Schall- 111, 183, 193, 363, 366, 427, 428, 450, 461, 483, 495

Signale, Optische, bei Nacht 606

Signalisieren bei Nacht in Cuxhaven 136, 198

Singapore, Neue Tag- und Nachtsignale in 75

Spanischer Schiffe, Seefähigkeit 458

Spiritus- oder Kohlenfeuerung? 451

Sprechsaal: Neues betr. die Reformbedürftigkeit des Gesetzes betr. die Untersuchung von Seeunfällen 92. — Cuxhavener Lotsenwesen 154. — Seeleute u. Wohlfahrtseinrichtungen 251

Stapelläufe, Monatliche, von deutschen und britischen Werften 32, 106, 151, 188, 249, 308, 355, 404, 452, 499, 560, 608

Steinfischerei an der ostholsteinischen Küste 526

Sternbeobachtungen, Der Wert von 279, 402

Stettin, Schiffahrtsverkehr im Winter 132

Steuergemeinde und Schiffsführer 573

Stewards als Bemannung eines Rettungsbootes 550

Strandungsordnung, Abänderung des § 25 20

Strassenrecht auf See: Art. 16, ausgelegt vom Flensburger Seeamt 25, 98. — Art. 16 in neuer Beleuchtung 221. — Art. 16 im Kollisionsfall »Oceanic«-»Kincorn« 338. — Art. 16 im Kollisionsfall »Primus«-»Hansa« 392. — Art. 16 im Kollisionsfall »Karlsruhe«-»Aegir« 501. — Art. 16, im Kollisionsfall »Kronprinz Wilhelm«-»Robert Ingham« 589. — Art. 18, 19 und 25 im Kollisionsfall »Rhein«-»Westmoreland« 445

Strike und Boykott, Resolution des Transportarbeiter-Kongresses 358

St. Petersburg, Schiffahrt (1901) 395

„ Schiffahrt durch Leichterwracks gefährdet 530

St. Thomas, Schiffsverkehr (1901) 251

Sturm an der afrikanischen Küste 441

Subventionen: Frankreich und in den Ver. Staaten 37, 292. — In England befürwortet 289, 302, 398, 423, 531, 598. — In Japan 375. — In Deutschland für Dampfer 406

Südafrika, Bedingungen für die Zulassungen von Reisenden nach 489

Südamerika, Ausdehnung d. deutsch. Dampfschiffahrt nach 489

Suez-Kanal: Vertiefung 118. — Verkehr (1901) 227, 310. — Jahresversammlung d. Gesellschaft 305. — Neue Bestimmungen über abgabepflichtigen Raumgehalt 302, 435, 530, 580

Sverdrups Nordlandsreise 477

Sydney, Trockendockanlagen in 167

Sylt, Schlechte Befeuerung auf 267

T.

Tahiti-Australien, Neue Dampfschiffsverbindung zwischen 395

Tarife, Ausnahme-, für Seehäfen 431

Taufrede beim Stapellauf S. M. S. »Arkona« 213

Telegraphie ohne Draht: Vermeidung von Schiffsunfällen 68. — Ihre Anwendung vor der Elbemündung 69. — Dampfer im Nebel 214. — Vom Hook van Holland nach dem Feuerschiff »Maas« 557

Themse, Aufbesserung des Flussverkehrs 598

Thermometers, Die Geschichte des 21

Thyen'sche Trockendock, Das 69

Tiefladelinie, Ihre Berechnung und Bedeutung 498

Tonnengeldverordnung in Cuxhaven, Die neue 82

Topophon, Das, und die Nebelsignale 159

Tormentine, Cape, Hafenbeschreibung 527

Torpedoboot, Kollisionsfall bei Cuxhaven 315

Tretau, Kapt., Anerkennung 58

Triest, Schiffsverkehr (1901) 335

Trinity-House, Das, als Leuchtfeuerbehörde bekämpft . . 254

Trossenstärke beim Schleppen 464

Turbinensystem, Das, auf Flussdampfern eingeführt . . . 531

U.

Ueberladene Schiffe im Jahre 1901 . . . . . 446, 459

V.

Ventilation bei Kohlenladungen 529, 541, 567

Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine, Verbandstag 73, 109, 126

Digitized by Google

Seite

Verband Deutscher Seeschiffervereine (Veröffentlichungen): Das fünfhundertjährige Jubiläum der Schiffergesellschaft in Lübeck 12. — Feststellung des Verbandstages. — Dankschreiben der Schiffergesellschaft zu Lübeck 24. — Eintritt des Danziger Seeschiffervereins in den Verband 36. — Abänderungsvorschläge zum Gesetz betr. die Untersuchung von Seeunfällen 36, 48. — Zur Frage des Schifferhauses in Hamburg 60. — Gesetz betr. die Untersuchung von Seeunfällen und der Stettiner Verein. — Protest gegen die neue Auslegung des § 5 des Verbandsstatuts 72. — Tagesordnung des Verbandstages und Aufforderung zum zahlreichen Erscheinen 84. — Abänderungsvorschläge zum Statut und zur Geschäftsordnung des Verbandes Deutscher Seeschiffervereine 96. — Ruderkommandofrage. — Gesetz betr. die Untersuchung v. Seeunfällen. — Lokalverordnung für die Elbe 108. — Das Hafenlotsenwesen in Hamburg 120. — Bemerkungen über den 9 Verbandstag 132, 144, 156. — Mitteilungen des Stettiner und Bremerhavener Vereins über die Abhaltung ihrer Sitzungen im Sommersemester. — Abänderung der Verbandsstatuten 168. — Zum Ruderkommando 180. — Flaschenposten, ihr Wert und ihre Verpackung 192. — Antwort auf Flaschenposten 204. — Feuerschiff an der Nordspitze der Insel Fehmarn. — Rechtsfähigkeit der Seeschiffervereine 216. — Ladelinie, Segelanweisungen und Ruderkommando 228. — Mitteilungen des Hamburger und Flensburger Vereins über ihre Sommersitzungen. — Englische Schiffsführer und Schiffsoffiziere in Zerwürfnis 240. — Behr's Nachtsignale. — Lokalverordnung für die Elbe; Küstenschiffer als Beisitzer im Seeamt 252. — Verbandsstatut 264, 276. — Lokalverordnung für die Elbe vom Standpunkt der Kleinschifffahrt 288. — Namensänderung des Verbandes 300. — Schutz der Verbandsmitglieder gegen seeamtliche Entscheidungen 312. — Ruderkommando. — Feuerschiff auf Langeoog 324. — Jahresbericht des Seeschiffer Vereins »Stettin« 336, 348. — Die Shipmasters-Society und ihre Zukunft 360. — Namensänderung des Verbandes 372. — Schutz der Mitglieder bei Berufungen gegen seeamtliche Entscheidungen 372. — Lokalverordnung für die Elbe und die Primus-Katastrophe 384. — Absetzen der Lotsen bei Cuxhaven, Stellungnahme der Cuxhavener Staatslotsen 396. — Die Navigierung der Personen-Flussdampfer auf der Unterelbe 408. — Besprechung über die Grundsätze, nach denen Schiffervereine zu leiten sind 420. — Zur Verhütung von Kollisionen 432. — Englische Seeschiffervereine 444. — Eingabe des Verbandes betr. Lokalverordnung für die Elbe 456. — Eingabe des Verbandes zum Gesetz betr. die Untersuchung von Seeunfällen 468, 480, 492. — Antwort des hamburgischen Senats auf die Eingabe zur Lokalverordnung 480. — Nachruf für Kapt. Woitschewsky. — Verzicht auf die stenographische Wiedergabe der Verhandlungen des Verbandstages 504. — Entziehung der Befugnis zur Ausübung des Lotsengewerbes 516. — Eingabe betr. Einstellung eines Etats für Mittel zur Sicherheit der Schiffahrt 528, 540, 552. — Vorsitzenderwechsel im Seeschiffer-Verein »Weser« 552. — Vorbereitung zum Verbandstag. — Stellungnahme der Lotsen-Brüderschaft in Oevelgönne zur Lokalverordnung für die Elbe 564. — Begründung für die Notwendigkeit der Errichtung eines Feuerschiffs auf Langeoog 576. — Schallsignale (für den Verbandstag) 588. — Lokalverordnung für die Elbe, Antwort des preuss. Ministers für Handel und Gewerbe. — Schallsignalfrage. — Feuerschiff im Norden von Norderney 600. — Seitenschallsignale. — Schallsignalfrage 612. — Übergabe der Wache 624

Verein, Deutscher Nautischer: Rundschreiben 9, 55, 235, 355, 440, 582. — Vereinstag 49, 85, 97, 101. — Jahresbericht des Vorsitzenden . . 85

Verein Deutscher Seeschiffer, Jahresbericht 68

Verein Hamburger Reeder, Jahresbericht 382, 391

Verein, Nautischer, zu Hamburg, Jahresbericht. 475

Veeine, Nautischer u. Seeschiffer, Beginn ihrer Sitzungsperioden 469

Verkehr deutscher Schiffe in ausländisch. Häfen (1901) 323, 618

„ grosser Seestädte (1901) 495

„ nach Flaggen 26, 39

Verluste, Schiffs- 20, 493

Versicherung, Reichs-Arbeiter-, für Seeleute 82

Versicherung gegen den Verlust des Befähigungsnachweises 194

„ See-, Schwindeleien in Konstantinopel . . . 478

Viehstallungen an Bord, abgabenfrei in den Ver. Staaten 4

Vlissingen, Mangelhafte telegraphische Einrichtungen in 387

Vorlesungen der Hamburgischen Oberschulbehörde 58, 526, 561

W.

Wachcübergabe auf der Kommandobrücke 330, 363, 422, 579

Wachthabenden, Pflichten des, bei Uebergabe der Wache 615

Wasserbauministerium in Deutschland, besprochen 325

Welin'sche Boots-Quadrant-Davit, Der 222

Weserhäfen, Verkehr in (1901) 46

Weser, Kanalprojektionen 358, 467

„ Verbesserung des Fahrwassers 178

Wiker Bucht, Bau eines Handelshafens in der 514

Windhose, Eine, im Nordatlantik 13

Windrichtung und -Stärke, Tabelle zur Beurteilung der 397

Wismar, Aufschwung seiner Reederei 219

Witterungsverhältnisse auf dem Nordatlantik, Prognosen: Oktober 465, November 507, Dezember 557, Januar 604.

Wladiwostok, Hafengebräuche in 134

Wrack, Ein treibendes, in der Ostsee 454

Z.

Zeitcharterbedingungen und Getreideschotten 580

Zwangslotse und die Verantwortlichkeit des Kapitäns . . 265

Zweischraubensystem, Einführung des, in Amerika und Australien befürwortet 482

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.

Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1902. No. 1. **Hamburg, den 4. Januar.** **XXXIX. Jahrgang.**

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Entscheidungen des Reichsgerichts etc. — Jahresbericht der Handelskammer zu Hamburg über das Jahr 1901. — Deutscher Nautischer Verein. Fünftes Rundschreiben. — Schiffbau. — Vermischtes. — Kaiser Wilhelm-Canal. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Auf dem Ausguck.

Ein Jahr, das in seiner zweiten Hälfte nicht hielt, was die Aussichten im Frühjahr zu versprechen schienen, ist an der deutschen Seeschifffahrt **vorüber gezogen**. Wir leben in einer Zeit ungünstiger Conjunctur und vorläufig ohne Aussicht auf eine Besserung der allgemeinen geschäftlichen Lage. Im überseeischen Verkehr übten stetig wachsende Räumteangebote ihren Einfluss auf den Frachtenstand aus und drückten die Frachtraten auf ein Niveau herab, wie es selbst Pessimisten, — an denen es nicht gefehlt hat — vor einem Jahre nicht zu prophezeien gewagt haben würden. Im Zusammenhang mit dieser beklagenswerthen Erscheinung sanken naturgemäss die Schiffswerthe, und es scheint als ob sie ihren tiefsten Stand noch nicht erreicht haben. Bei diesem trüben Ausblick wirkt das Bewusstsein geradezu niederschlagend, dass der Boden auf dem sich der hohe Blüthestand der deutschen Rhederei in einer Zeit wirthschaftlichen Aufschwungs entwickelt hat, ins Wanken gebracht werden soll, durch gesetzliche Maassnahmen von weittragendster Bedeutung. Zwar hat die Reichsregierung während der Zolltarif-Debatten im Reichstage wiederholt erklärt, auf den Abschluss neuer Handelsverträge mit den für unseren Aussenhandel wichtigsten Staaten, allergrösstes Gewicht zu legen — trotzdem gewinnt aber die Ansicht immermehr Raum, dass die vorgeschlagenen Mindestzölle für landwirthschaftliche Producte das Zustandekommen neuer Verträge, auf der von der Regierung erhofften Basis, ausserordentlich erschweren werden.

Ist es auch nicht unsere Absicht, hier politische Auseinandersetzungen zu führen, so mag doch der Widerspruch gekennzeichnet werden, der zwischen der durch die Flottenvorlage zum Schutz des deutschen überseeischen Verkehrs gewährleisteten Flottenvergrösserung liegt und zwischen einer Gesetzesvorlage, die, wie der Zolltarif, einer gesunden Entwickelung unseres überseeischen Verkehrs absolut hindernd im Wege stehen muss.

Im Jahre 1899 ein Gesetz zur Vergrösserung der Kriegsflotte, 1901 eine Vorlage gegen die Handelsflotte. Und dabei ist uns nur allzuoft in Reden und Schriften auseinandergesetzt, wie nur eine stark bewaffnete Seemacht der einheimischen Handelsflotte die sichere Gewähr weiterer gesunder Entwickelung ermöglichen könne. Mag nun auch der Würfel im Reichstag nach der Seite Derjenigen fallen, denen nach bekanntem Ausspruch »jeder Verkehrsfortschritt ein Greuel ist«, so hoffen wir an der Wasserkante doch, von dem so oft bewunderten Verständniss und Scharfblick S. M. des Kaisers für die Seeschiffahrt, eine Wendung der Verhältnisse zu unseren Gunsten. Denn wir können und wollen nicht glauben, dass der energische Schöpfer unserer heutigen Kriegsflotte, der auch wiederholt in so huldvoller Weise sein Interesse für die deutsche Handelsmarine ausgesprochen hat, einem Gesetz seine Sanction geben wird, das

Digitized by Google

nach Ansicht erster Autoritäten eine unabsehbare Schädigung für die deutsche Seeschiffahrt involvirt.

Es war bis jetzt nur von dem Einfluss die Rede, den eine event. inaugurirte Schutzzollpolitik auf die deutsche Seeschiffahrt, auf die deutsche Handelsmarine auszuüben vermag. Wie die einzelnen Erwerbsgruppen von solcher Maassregel getroffen würden, Das mag noch kurz angedeutet werden. Während den Rhedern, als den unmittelbar Geschädigten, im schlimmsten Falle noch immer der Weg offensteht, ihre Schiffe unter die Flagge eines Landes zu bringen, dessen Regierung und Parlament den Werth einer grossen Handelsflotte zu schätzen wissen, öffnet sich unseren Seeleuten ein Ausblick, der nichts weniger als ermuthigend ist. Ganz besonders würden von einem Rückgang der deutschen Kauffahrtei Capitäne und Schiffsofficiere ausserordentlich schwer betroffen werden. Die Schiffsleute können, ohne Einbusse ihrer socialen und wirthschaftlichen Stellung, Beschäftigung auf Schiffen fremder Handelsflotten finden; ja sie würden wegen ihrer Tüchtigkeit überall gerne aufgenommen werden. Dieser Weg steht den Seeleuten, die zur Ausübung ihrer beruflichen Stellung eines staatlichen Befähigungszeugnisses bedürfen, den Capitänen und Schiffsofficieren nicht zu Gebote. Wollen sie nicht in einer ausländischen Flotte wieder von vorne anfangen, dann müssen sie sich einem anderen Beruf zuwenden, d. h. sie sind gezwungen, sich an Land eine andere Beschäftigung zu suchen Und solche Aussicht in einer Zeit wirthschaftlicher Depression! Mehr noch als die Rheder, haben die Capitäne und Schiffsofficiere begründete Ursache, die Reichsregierung daran zu erinnern, dass sie als loyale, steuerzahlende Reichsangehörige auch auf Berücksichtigung ihrer Interessen Anspruch haben.

Aber nicht allein der zukünftigen Gestaltung des Zolltarifs sehen die deutschen schiffahrttreibenden Kreise mit Besorgniss entgegen. Noch ein anderes Gesetz über das die Berathungen allerdings noch nicht abgeschlossen sind, das aber aller Wahrscheinlichkeit nach im Laufe dieses Jahres in Kraft treten wird, kommt in Betracht: die Seemannsordnung. Zwar minder wichtig und an Bedeutung hinter dem Zolltarif, vermögen auch die Vorschriften über das Vertragsverhältniss zwischen Rheder bezw. Capitän und Mannschaft den Entwickelungsgang unserer Handelsmarine störend zu beeinflussen. Ihr Einfluss wird sich umso nachtheiliger geltend machen, je mehr die Anträge Berücksichtigung finden, die von socialdemokratischer Seite zum Entwurf der Seemannsordnung gestellt sind. Da wir im Laufe des hinter uns liegenden Jahres wiederholt die Aufmerksamkeit der Leser auf den eigentlichen Zweck und die schliessliche Wirkung der aus dem Seemannsverband kommenden Anträge gelenkt haben, mögen, um Wiederholungen vorzubeugen, wenige Worte diesmal genügen. Die deutschen Capitäne und Schiffsofficiere können der weiteren Berathung der Seemannsordnung im Reichstage mit Vertrauen entgegensehen, durften sie im November v. J. doch wahrnehmen, wie die Abgeordneten der staatserhaltenden Parteien trotz des weitgehendsten Entgegenkommens gegenüber Vorschlägen zur Verbesserung der socialen und wirthschaftlichen Stellung der Seeleute, ein kräftiges Veto einlegten, sobald Anträge zur Discussion standen, deren Verwirklichung eine offenbare Beeinträchtigung der Disciplin an Bord bezweckten.

Während sich bei dieser Beurtheilung die Ansichten der Rheder mit denen ihrer Capitäne und Officiere decken, so weichen sie, soweit die Schiffsofficiere in Betracht kommen, in manchen Fragen von einander ab. Das den Schiffsleuten beispielsweise auferlegte Verbot, an Sonn- und Feiertagen Lösch- oder Ladearbeiten zu verrichten, ist mit einer vorläufig noch unabsehbaren Schädigung deutscher Rhedereiinteressen verbunden, ohne dass durch die puritanische Vorschrift den Wünschen derjenigen Seeleute entsprochen ist, die nach der Seemannsordnung Anspruch auf Ueberstundenlohn haben, nämlich den Schiffsleuten. Es ist trotz aller gegentheiligen Behauptungen der Socialdemokraten selbstverständlich, dass verheirathete Schiffsleute mit ihrer relativ geringen Heuer, gerne jede Gelegenheit zum Extraverdienst wahrnehmen. Diese Möglichkeit, welche sich bisher naturgemäss vorzugsweise Sonntags bieten musste, wird durch die neue Bestimmung eingeschränkt. Erst wenn die Leute später an ihrem Geldbeutel die Folgen der neuen Maassregel zu ihrem Nachtheil verspüren werden, dann werden die Geschädigten uns beipflichten. Während somit, sowohl die Interessen der Rheder wie der Schiffsleute getroffen werden, bleiben diejenigen der Schiffsofficiere vollständig unberührt. Da die Schiffsofficiere, nur wenn besondere Vereinbarungen getroffen sind, Anspruch auf eine Gratification für Ueberarbeit haben, wird man von ihnen nicht verlangen können, dass sie sich zu dem »Arbeitsverbot an Sonntagen« auf die Seite der Rheder stellen.

Wir haben unsere Ansicht zur Ueberstundenlohnfrage der Schiffsofficiere schon wiederholt ausgesprochen. Angesichts des Vorstehenden verharren wir mehr als je auf dem Standpunkt, dass es unrichtig ist, solche Schiffsofficiere von der Wohlthat eines grösseren Verdienstes auszuschliessen, die mit ihrer Familie bisher darauf angewiesen waren. Wir sind der Meinung, dass diese Frage auch im Reichstage lediglich vom Standpunkt der Officiere grosser Rhederei-Gesellschaften beantwortet worden ist, unbekümmert um die Wünsche solcher Herren, die auf Frachtdampfern und Segelschiffen als Schiffsofficiere fahren. Wäre unser früher gestellter Antrag angenommen, wonach,

falls nicht ein Anderes vereinbart ist, Ueberstundenlohn generell auch an Schiffsofficiere zu zahlen ist, dann würden die Steuerleute und Maschinisten von Frachtfahrzeugen der unangenehmen Situation überhoben werden, später, ehe sie sich verheuern, erst die Ueberstundenlohnfrage zu regeln. Denn, Das muss hier mit unzweideutiger Klarheit ausgesprochen werden, ohne Ueberstundenvergütung sind die Herren nicht im Stande, ihre Familie so zu ernähren, wie sie es bisher gewohnt waren.

Als auf diesen Umstand mit ähnlichen Worten vom Schreiber dieser Zeilen gegenüber einem namhaften Rheder hingewiesen wurde, erhielt er zur Antwort: »Selbstverständlich werden die Rhedereien nicht unterlassen, das durch Wegfall des Ueberstundenlohns eintretende Manko im Verdienst in Gestalt einer höheren Heuer auszugleichen«. Theilen seine Collegen diese Anschauung? Hoffentlich ja!

Unter den Gegenständen, mit denen sich die nautischen Kreise Deutschlands im vergangenen Jahre hauptsächlich beschäftigt haben, stehen in vorderster Reihe das Rudercommando und das Gesetz betr. die Untersuchung von Seeunfällen. Ueber den zuerst genannten Punkt wird wahrscheinlich im Frühjahr auf dem Verbandstag Deutscher Seeschiffer-Vereine und auf dem Nautischen Vereinstag ein entscheidendes Wort gesprochen werden. Während unser Standpunkt zu dieser Frage hier schon wiederholt dargelegt worden ist, haben wir über die Abänderungs-Vorschläge zum Seeunfalluntersuchungsgesetz bisher nur unsere Mitarbeiter sprechen lassen. Die Gelegenheit, Versäumtes nachzuholen, ist beim Jahresrückblick zu günstig, als dass wir sie unausgenutzt vorübergehen lassen möchten.

Nicht nur practische Seeleute, auch Rheder und Juristen, ja selbst Seeamtsvorsitzende halten eine Aenderung des Gesetzes für erwünscht. Alle stimmen mehr oder weniger darin überein, dass die mit dem Gesetz in 25 Jahren erworbenen Erfahrungen manche Lücke ans Licht gebracht haben, die auszufüllen, im Interesse der Hauptbetheiligten, der deutschen Capitäne und Schiffsofficiere wünschenswerth ist.

Dass die Abänderungs-Vorschläge sehr verschieden, auf der einen Seite radical auf der anderen mehr redactioneller Natur sind, hat sich schon ergeben, als das Gesetz paragraphenweise im Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg mit der Absicht berathen wurde, für den im Frühjahr kommenden Verbandstag in Berlin Anträge zu formuliren, die dem Capitän und Schiffsofficier, ohne für ihre Handlungsweise eine mildere Beurtheilung herbeizusehnen, ein grösseres Maass von Bewegungsfreiheit vor dem Seeamt gewähren sollten. Auch der Vorsitzende des Deutschen Nautischen Vereins hat in seinem vierten Rundschreiben zu der Frage Stellung genommen und indirect einem Vorschlage das Wort gesprochen, den Herr Director Ullerich vom Germanischen Lloyd im Sommer in der »Hansa« aussprach. Darnach soll sich die Thätigkeit der Seeämter auf die Untersuchung der Ursache eines Seeunfalles sowie auf die Ermittelung aller mit denselben zusammenhängenden Thatbestände beschränken, während das aus dieser Untersuchung resultirende Urtheil einer vom Seeamt unabhängigen Reichsbehörde überlassen bleiben soll. Ob diese Idee practisch durchführbar und ob es überhaupt möglich ist, einer collegialen Behörde lediglich die Functionen eines Untersuchungsrichters zu übertragen — darüber soll diesmal kein Urtheil ausgesprochen werden. Wohl aber wollen wir uns von den hauptsächlichsten Abänderungsvorschlägen practischer Seeleute folgende zu eigen machen:

1) Das zuständige Seeamt ist verpflichtet auch dann einen Seeunfall zu untersuchen, wenn der Capitän oder ein Schiffsofficier, dieser aber nur, sofern er während des Unfalls die Wache hatte, schriftlich eine Untersuchung beantragen.

2) Handelt es sich um die Beurtheilung der Handlungsweise eines Schiffsofficiers, der für einen Unfall verantwortlich gemacht werden kann, dann ist ausser den gesetzlich vorgeschriebenen beiden Capitänen auch ein Schiffsofficier als Beisitzer hinzuzuziehen.

3) Ehe sich das Seeamt zur endgiltigen Stellungnahme über einen Unfall zurückzieht, sind den Zeugen ihre zu Protocoll aufgenommenen Aussagen zu verlesen und von ihnen zu genehmigen.

4) Das Recht der Beschwerde an das Oberseeamt steht dem Capitän, Schiffsofficier oder Lootsen nicht nur zu, wenn der Spruch eine Entziehung der Befugniss zur weiteren Ausübung des Gewerbes enthält, sondern auch, wenn dem Betreffenden ein Verschulden an einem Unfall oder dessen Folgen beigemessen wird.

Von einer Begründung der einzelnen Vorschläge, falls sie überhaupt nothwendig erscheint, muss diesmal abgesehen werden. — — —

Vor einem Jahre haben wir am Schluss des »Jahresrückblicks« an dieser Stelle gesagt:

»Möchten sich die Verhältnisse im neuen Jahrhundert ändern, möchten wieder Schritte eingeleitet werden, die leider so grosse Kluft zwischen Arbeitgeber und -Nehmer im Seeschiffahrtsbetriebe zu überbrücken, und wollten die deutschen Seeleute endlich begreifen lernen, dass die gegen die Rheder gerichteten persönlich gehässigen Angriffe ihrer angeblichen Vertreter nur diesen selbst Vortheil bringen, nämlich ihnen Gelegenheit zu billiger aber einträglicher Reclame geben, ohne dass es den Seeleuten selbst bisher auch nur einen Pfifferling genutzt hat. — Das sind unsere Wünsche für das neue Jahr und Jahrhundert. Ob sie in Erfüllung gehen?«

Soweit sich die vorstehenden Aeusserungen auf die Vertretung der Seeleute niederer Charge be-

ziehen, ist so ziemlich Alles beim Alten geblieben. Der Seemannsverband schleudert durch sein publicistisches Organ nach wie vor Schimpfworte und Beleidigungen gegen Jedermann, der seine revolutionären Umtriebe nicht als ein Mittel zur Besserung der wirthschaftlichen und socialen Lage der Matrosen anerkennt. Mit diesem Factor haben wir uns umsomehr abgefunden, als den oft gänzlich unmotivirten Angriffen von urtheilsfähigen Personen — und auf die kommt es selbstverständlich an — keine wesentliche Bedeutung mehr beigemessen wird. Aber auch die in grossen Tageszeitungen verkörperte öffentliche Meinung, auf deren Stimme der Seemannsverband naturgemäss grösstes Gewicht legt, fängt an, sich gegenüber den ewigen Protestkundgebungen gleichgiltig zu verhalten. Damit ist eingetreten, was wir den Leitern des Seemannsverbandes schon vor zwei Jahren voraussagten.

Während sich demnach, soweit die im Seemannsverband verkörperte seemännisch-socialistische Agitation in Frage kommt, kaum etwas seit Jahresfrist geändert hat, darf die Energie anerkennend hervorgehoben werden, mit der sich hamburgische Schiffsofficiere von einem Manne losgesagt haben, der als ihr langjähriger und früher bewährter Führer allmählig leider Bahnen einschlug, auf die ihm selbst seine ehemals treuesten Anhänger nicht mehr zu folgen vermochten. Sein schliesslich erzwungener Rücktritt, als Vorsitzender des grössten deutschen Schiffsofficier-Vereins, war Gebot geworden. Eine Nothwendigkeit, die wir wiederholt schon d a n n aussprachen, als noch die grosse Mehrheit seiner Mitglieder diese unsere Ansicht auf das Heftigste bekämpfte. Jedoch diese unliebsame Erinnerung hört einer Zeit an, von der wir wünschen, dass ihre Spuren heute völlig ausgelöscht sein mögen.

Angesichts des wenig erfreulichen Ausblicks in die nächste Zukunft für alle an der deutschen Seeschiffahrt betheiligten Erwerbsgruppen, wirkt es umso wohlthuender, die Vertretung deutscher Schiffsofficiere wieder einem Ziel zusteuern zu sehen, das, obgleich lediglich in i h r e m Interesse, doch ohne verhängnissvolle Beeinträchtigung der deutschen Schiffahrtsinteressen zu erreichen ist. Und in dem Bestreben, die sociale und wirthschaftliche Stellung deutscher Capitäne und Schiffsofficiere innerhalb der Möglichkeitsgrenzen zu heben, werden ihre Förderer die »Hansa« auch im nächsten Jahre auf ihrer Seite finden. — —

* * *

Das Treasury-Departement der Ver. Staaten hat Anfang December eine Entscheidung von weittragender Bedeutung für solche Rhedereien getroffen, deren **Schiffe** mit Einrichtungen für **Viehtransport** versehen sind. Während bis zum März v. J. alle über dem Oberdeck befindlichen offenen, aber mit einem Dach versehenen Räume, soweit sie dem Viehtransport dienten, abgabenfrei in den Häfen der Ver. Staaten waren, forderten die Zollbehörden von New York und Baltimore vom 5. März ab auch von diesen Räumlichkeiten eine nach Maassgabe des übrigen Schiffsnettogehalts festgesetzte Abgabe für jede N. R.-T. Die Agenten der verschiedenen Rhedereien waren gezwungen die geforderten Mehrausgaben zu leisten. Sie thaten es natürlich unter Protest, mit der Begründung, dass die Mehrabgaben sich auf Räume erstrecken, die auf die Bezeichnung »closed — in — spaces« keinen Anspruch haben können. Nach der eingangs erwähnten Entscheidung, stellt sich das Treasury-Departement auf den Standpunkt der Rhedereien. Der Protest wurde als begründet erachtet und die Rückzahlung der geleisteten Mehrgebühren angeordnet. Und dieser Betrag ist nicht gering. Allein der Hamburg-Amerika Linie war für ihre auf Baltimore fahrenden Schiffe »Brisgavia«, »Bosnia«, Bengalia«, »Belgia«, Bethania«, »Artemisia«, »Abessinia« und »Acilia« durch jene Forderung der Zollbehörde eine Mehrausgabe von nicht weniger als $ 848.28 erwachsen. Der sog. »additional« unter Abgabe gestellte Zuwachs an Raumgehalt betrug bei »Brisgavia« 757 T.,*) »Bosnia 1455, »Bengalia« 1799, »Belgia« 1788, «Bethania« 1764, »Artemisia« 1457, »Abessinia« 1466 und »Acilia« 1440 N. R.-T.

* * *

Ebenso wie das vorstehende grundsätzliche Urtheil des Treasury Departements der Ver. Staaten von der deutschen Rhederei sehr beifällig aufgenommen werden dürfte, wird auch eine Mittheilung der »Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez«, wonach Doppelbodentanks auch dann **nicht** zur Vermessung wegen **Abgabenzahlung** herangezogen werden sollen, wenn in ihnen **flüssige Feuerung** enthalten ist, angenehm begrüsst werden. Auch hier handelt es sich um eine Entscheidung, die Rückzahlungen bereits geleisteter Beträge nach sich zog. Der Hamburg-Amerika-Liner »C. Ferd. Laeisz« war auf seiner letzten Heimreise von Suez nach Hamburg bekanntlich mit flüssiger Feuerung versehen, für die er 2699,73 Fr. Canalabgaben entrichtet hatte. Zu einer für denselben Zweck bestimmten Abgabenleistung war auch »Sithonia« herangezogen. Am 9. December erhielt nun die Agentur der Rhederei von der Canal Company ein Schreiben, indem ihr die Rückzahlung der Abgaben für »C. Ferd. Laeisz« mitgetheilt wurde. Der Agent hat daraufhin auch die Rückzahlung der Mehrausgaben für »Sithonia« beantragt.

* * *

*) Der Unterschied in der Differenzgrösse zwischen »Brisgavia« und den übrigen Dampfern rührt daher, dass die übrigen alle Shelterdeckboote sind, während bei »Brisgavia« nur das Brückendeck und die Poop nachvermessen worden waren.

Bürgschaftsleistung für die gegen Schiffe verhängten Strafen in russischen Häfen. Mit Genehmigung des russischen Finanzministers sollen, um Verzögerungen beim Abgang der Schiffe aus den Häfen zu vermeiden, die gemäss Artikel 143 des Zollgesetzes und gemäss dem Circular vom 23. September 1888 erforderlichen Bürgschaftserklärungen bekannter und Vertrauen geniessender Personen für die gegen Schiffscapitäne wegen Verletzung der Zollgesetze verhängten Strafen künftighin von den Capitänen und Agenten der Schiffahrtsgesellschaften nur ein Mal im Jahre mit Gültigkeit für die Dauer der ganzen Schiffahrtszeit beigebracht werden.

Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschifffahrt.

Mitgetheilt vom Reichsgerichtsrath Dr. Sievers.

1) Zum Begriffe der Meuterei.

Nach § 87 der Seemannsordnung von 1872 soll gegen jeden Betheiligten Gefängnisstrafe bis zu einem Jahre eintreten, »wenn zwei oder mehrere zur Schiffsmannschaft gehörige Personen dem Schiffer oder einem anderen Vorgesetzten den schuldigen Gehorsam auf Verabredung gemeinschaftlich verweigern«. In Anwendung dieser Gesetzes-Bestimmung hatte das Landgericht zu Bremen ausgesprochen: Aus dem Auftreten der Leute vor dem Capitän ergebe sich zur Genüge, dass der Angeklagte und seine Genossen im Einverständniss mit einander gehandelt hätten. Das sei gleich der Verabredung. Wie das Einverständniss hergestellt sei, lasse sich nicht sagen und sei auch gleichgültig; es werde nicht eine förmliche Verhandlung stattgefunden haben, aber es genüge auch, wenn durch eine Handlung oder eine kurze Aeusserung der Betheiligten die Gemeinschaftlichkeit des Willens zum Bewusstsein komme. Es liege hier geradezu ein typischer Fall der Meuterei, der gemeinschaftlichen offenen Auflehnung gegen die Befehle der Vorgesetzten vor.

Das Reichsgericht hat dieses Urtheil aufgehoben, weil diese Ausführung den Verdacht erwecke, dass die getroffene Feststellung durch eine unrichtige Auffassung des § 87 der Seemannsordnung beeinflusst sei. Der Sinn des Gesetzes sei der, dass die complottmässige Gehorsamsverweigerung, d. h. die Gehorsamsverweigerung auf Grund einer vor der That getroffenen Verabredung unter die angedrohte härtere Srafe gestellt werden solle. Danach aber reiche die einverständliche Gehorsams-Verweigerung durch mehrere Personen nicht aus, vielmehr müsse hinzukommen, dass diese auf einer der Ausführung der That vorausgehenden Verabredung beruhe. Freilich brauche die Verabredung keine wörtliche zu sein und es sei gleichgültig, durch welches Mittel das auf gemeinschaftliche Verübung der That gerichtete Einvernehmen erzielt wurde. Die Thatsache einer vorherigen Verständigung könne auch aus dem Verhalten der Thatgenossen bei der That im Wege der Schlussfolgerung entnommen werden. Immer aber bedürfe es, um zur Anwendung der strafschärfenden Bestimmung des § 87 zu gelangen, der Feststellung einer der That vorhergegangenen Verständigung, und diese Feststellung sei von der Strafkammer des Landgerichts nicht getroffen.

Urtheil III. Strafsenats vom 10. Juni in S. gegen Fortmann. 1433/01.

2) Oertliches Recht für Schiffs-Collisionen.

Auf die Schadensersatzklage eines dänischen Schooners gegen einen norwegischen Dampfer auf Grund eines Zusammenstosses, der sich 1899 in der Nordsee ausserhalb der Territorialgewässer ereignet hatte, war vom hanseatischen Oberlandesgerichte das Recht der Flagge, d. h. das inhaltlich übereinstimmende norwegische und dänische Seegesetz zur Anwendung gebracht. Das Reichsgericht hat dies gebilligt. Gehören die auf hoher See zusammenstossenden Schiffe derselben Nationalität an oder sind sie trotz verschiedener Nationalität demselben Gesetze unterworfen, so entfällt der aus der Verschiedenheit der Flaggenrechte sich ergebende äussere Grund für die Anwendung des am Gerichtsorte geltenden Rechts. Vielmehr ist die Haftung der beiderseitigen Rheder nach ihrem übereinstimmenden heimischen Rechte, welches die Schiffe auf die hohe See mit sich nehmen, zu beurtheilen, falls dieses nicht gegen zwingende Normen des am Gerichtsorte geltenden Rechtes verstösst. Da nun das norwegische und das dänische Seegesetz bis auf wenige Abweichungen im allgemeinen, hinsichtlich der die Haftung des Rheders aus Zusammenstössen seines Schiffes mit einem anderen betreffenden Vorschriften aber völlig übereinstimmen, so ist es gerechtfertigt, dass das Berufungsgericht seiner Entscheidung die Vorschriften dieses Gesetzes zu Grunde gelegt hat. Denn dass das deutsche Recht die Anwendung dieser Vorschriften, welche für den Fall beiderseitigen Verschuldens eine Vertheilung der Schadensersatzpflicht nach Maassgabe der auf beiden Seiten begangenen Fehler anordnen, ausschlösse, kann umsoweniger angenommen werden, als das neue deutsche Handelsgesetzbuch in § 735 für den Fall beiderseitigen Verschuldens Vorschriften getroffen hat, welche inhaltlich mit denjenigen des norwegisch-dänischen Seegesetzes übereinstimmen.

Urtheil des I. Civ.-Sen. vom 18. November in Sachen Sloman gegen Black. Rep. I. 237/01.

Jahresbericht der Handelskammer zu Hamburg
über das Jahr 1901.

Hafenverkehr. Der Hafenverkehr hat die steigende Bewegung dem Raumgehalte der angekommenen Seeschiffe noch fortgesetzt. Er betrug 1899: 7 165 000, 1900: 8 037 000 N.-R.-T., bis Ende November d. J. 7 844 000 T. gegen 7 448 000 in der gleichen Zeit des Vorjahres. Die Schiffszahl wies aber gegenüber dem Jahre 1899, in dem sie mit 13 312 den höchsten Stand erreichte, eine Abnahme auf, und zwar von 210 Schiffen im Jahre 1900, und von weiteren 197 Schiffen in den ersten 11 Monaten dieses Jahres gegen die Periode des Vorjahres. Aus der Abnahme der Schiffszahl und der Zunahme der Tonnenzahl ergiebt sich eine Zunahme des durchschnittlichen Raumgehalts der Schiffe, der aber in diesem Jahre mit 646 Tonnen die Höhe von 1894, nämlich 679 Tonnen, noch nicht wieder erreicht hat. In der Mitte des Jahres 1895 traten nämlich zwei Gründe ein, die den Durchschnitts-Raumgehalt, und zwar auf 615 Tonnen im Jahre 1896, verringerten; ein scheinbarer: die um etwa 15 % niedrigere Vermessung der Schiffe nach der neuen Schiffsvermessungs-Ordnung, und ein wirklicher: die starke Zunahme des Verkehrs kleiner Schiffe in Folge der Eröffnung des Kaiser Wilhelm-Canals. Der erstere Grund konnte selbstverständlich seine Wirkung nur einmal ausüben, und der Verkehr nach der Ostsee blieb, nachdem die neue Verkehrserleichterung in den ersten Jahren ausgenutzt war, ziemlich stationär. So ist es durchaus erklärlich, dass die bedeutende Zunahme der Schiffsgrössen in einer gewissen Abnahme der Schiffszahlen ihren Ausgleich finden muss. Zu Bedenken giebt die letztere Erscheinung keinerlei Anlass, im Gegentheil hat Hamburg seine Stellung gegenüber den Concurrenzhäfen mehr als behauptet; nur in Rotterdam hat der Raumgehalt schneller zugenommen.

Es kamen an:	1895		1900			
	Schiffe	1000 T.	Schiffe	1000 T.	Schiffe	1000 T.
in Hamburg	9443	6254	13102	8037	+ 3659	+ 1783
(ohne Küstenverkehr)...	6596	5682	8419	7323	+ 1823	+ 1641
» Bremen.....	4083	2182	3843	2493	− 240	+ 311
» Rotterdam	5199	4177	7268	6589	+ 2069	+ 2412
» Antwerpen	4710	5322	5420	6842	+ 710	+ 1520
» Liverpool	19457	8675	20300	9315	+ 843	+ 640
(ohne Küstenverkehr)...	3716	5598	3503	6001	− 213	+ 403
» London	53916	14991	*)25814	15553	− 28102	+ 562
(ohne Küstenverkehr)...	10212	8435	11118	9580	+ 906	+ 1145

*) Seit 1898 erscheint der Küstenverkehr um ca. 29 000 Schiffe und 1 Million Tonnen kleiner als vorher, wohl in Folge veränderter Anschreibung.

Rhederei. Auch die Hamburgische Kauffahrteiflotte fährt fort, eine erfreuliche Steigerung aufzuweisen. Sie zählte ausser der Hochseefischerei-Flotte am 1. Januar:

1900: 437 Dampfer mit 638 007 N.-R.-T. und
286 Segler » 218 832 »
1901: 486 Dampfer » 748 435 »
307 Segler » 240 419 »

Nach den bisherigen Ermittelungen dürfte sich für den 1. Januar 1902 ein Bestand von 521 Dampfern mit 842 966 N.-R.-T. und 333 Seglern mit 242 765 N.-R.-T. ergeben. Bemerkenswerth ist die Zunahme auch von Segelschiffen, deren Concurrenzfähigkeit gegenüber den Dampfern durch die hohen Kohlenpreise gehoben ist. Unter den Segelschiffen befanden sich 1900: 73 Seeleichter mit 20 950 Tonnen, 1901: 87 mit 26 543 Tonnen, gegenwärtig sind es 115 mit 34 582 Tonnen.

Das finanzielle Ergebniss der Rhederei war im Jahre 1900, wie die Abrechnungen der Actien-Rhedereien zeigen, ein recht befriedigendes. Auch die Aussichten für dieses Jahr waren anfangs nicht schlecht, zumal sich im Auswanderer- und sonstigen Passagierverkehr eine grössere Lebhaftigkeit zeigte. Allmählich machte sich aber die ungünstige Geschäftslage in Deutschland und in manchen überseeischen, namentlich südamerikanischen Ländern durch Abnahme des Ladungsverkehrs auch in der Schiffahrt geltend, während die verfügbare Schiffsräumte durch Neubauten eine ungewöhnlich starke Vermehrung erfuhr. Die Frachten begannen nachzulassen, und diese Bewegung steigerte sich, als die für die Rückbeförderung der Truppen aus China in Anspruch genommenen Schiffe wieder für den gewöhnlichen Verkehr frei wurden, und wegen der geringen Maisernte in den Vereinigten Staaten ein bedeutender Ausfall der zu befördernden Mengen dieses und anderer Futterstoffe eintrat. Fast auf allen Verkehrsgebieten, für Dampferfrachten, Seglerfrachten und Zeitcharters, sind die Raten jetzt 30—40 % niedriger als zu Anfang des Jahres. Der niedrige Stand der Frachten macht sich bei der fortdauernden Höhe der Kohlenpreise und der Löhne, sowie bei dem hohen Anschaffungswerthe der vielen in den letzten Jahren gebauten Schiffe doppelt fühlbar.

Schon seit einigen Jahren hatten hiesige und Bremer Rhedereien zwecks billigerer Versorgung mit Kohlen ein gemeinsames Depot in Algier angelegt. Da die Einrichtung sich bewährt hat, soll sie neuerdings eine weitere Ausbildung erfahren und soll in Suez ein Kohlendepot angelegt werden, aus dem auch die Kaiserliche Marine versorgt werden wird. Dies ist ein neuer erfreulicher Beweis dafür, wie durch die Erstarkung unserer Schiffahrt dieselbe in den Stand gesetzt wird, sich in ihren Einrichtungen vom Auslande immer unabhängiger zu machen. Eine neue, nicht zu unterschätzende Concurrenz droht der deutschen Rhederei aus dem Bestreben der Vereinigten Staaten, sich eine kräftige transoceanische Handelsflotte zu schaffen, ein Bestreben, das durch die kürzlich erfolgte Wiedereinbringung der im vorigen Jahre unerledigt gebliebenen Subventions-Vorlage bekundet wird und durch sie gefördert werden soll. Die deutsche Rhederei hat im Jahre 1881, als in Frankreich Schiffahrts-Subventionen in Gestalt von Meilengeldern eingeführt waren, die zum Ausgleich in Anregung gebrachte ähnliche Unterstützung entschieden zurückgewiesen; sie beharrte auf diesem Standpunkt, als Oesterreich-Ungarn und Italien dem französischen Vorgehen folgten, und hat ihr Vertrauen auf die eigene Kraft nicht zu bereuen gehabt. Auch die amerikanischen Subventionen werden sie schwerlich veranlassen, sich um die trügerische Stütze der Staatshülfe zu bewerben, zumal die geschäftliche Energie und die ungeheuren Mittel der Amerikaner eine viel grössere Gefahr bilden, als die Subvention. Diese Vorgänge mahnen aber zur Vorsicht gegenüber einer weiteren Erschwerung der Lage unserer Rhederei. Die Lasten der socialpolitischen Versicherung sind bei der grossen Unfallgefahr in der Schiffahrt grösser, als fast in allen anderen Berufszweigen. Sie sind durch das mit dem 1. October 1900 in Kraft getretene Unfallversicherungs-Gesetz um reichlich 30 % gesteigert

worden. Die Rhederei hat sich dagegen nicht gesträubt und die See-Berufsgenossenschaft bemüht sich im Interesse der Seeleute seit Jahren lebhaft für die Einführung einer Reliktenversicherung, und zwar ohne Heranziehung der Versicherten zu den Lasten derselben. Wenn aber jetzt der Reichstag durch die Seemannsordnung, weit über die Regierungsvorlage hinausgehend, der Rhederei grosse finanzielle Opfer aufbürdet und sie in ihrer Bewegungsfreiheit hemmt, wenn trotz der weitgehenden und deshalb schon jetzt zu vielen Klagen Anlass gebenden Unfallverhütungs-Vorschriften der See-Berufsgenossenschaft eine staatliche Beaufsichtigung der Schiffahrt eingeführt werden soll, welche ohne praktischen Nutzen zu schaffen, zahlreiche Belästigungen zur Folge haben und den Ruf unserer Rhederei schädigen würde, und wenn ausserdem durch einen dem internationalen Waaren-Austausch feindlichen Zolltarif die zu befördernden Waarenmengen beschränkt werden, so kann man nicht umhin, mit besorgtem Blicke der Zukunft dieses wichtigen nationalen Gewerbszweiges entgegenzusehen.

Kaiser Wilhelm-Canal. Als im September 1898 die Frist ablief, für welche die Festsetzung des Gebührentarifs für den Kaiser Wilhelm-Canal Kaiserlicher Verordnung mit Zustimmung des Bundesraths überlassen war, wurde von verschiedenen Handelsvorständen lebhaft befürwortet, eine Differenzirung der Abgaben nach dem Herkunfts- und Bestimmungshäfen der Schiffe eintreten zu lassen, weil der Verkehr der dem Canal näher gelegenen Häfen eine höhere Gebühr tragen könne, während die aus entfernteren Häfen kommenden Schiffe durch niedrige Abgaben zur Benutzung des Canals veranlasst werden müssten. Wir hatten damals uns nachdrücklich gegen dieses grundsätzlich ausserordentlich bedenkliche System erklärt und darauf hingewiesen, dass der bisherige Tarif vom Jahre 1896 allen berechtigten Erwartungen hinsichtlich der Hebung des Canalverkehrs entspreche. Weil die Sachlage noch nicht genügend geklärt erschien, wurde die Gebührenfestsetzung von Neuem für einen dreijährigen Termin Kaiserlicher Verordnung überlassen und durch eine solche der bisherige Tarif beibehalten. In Rücksicht auf den am 30. September nächsten Jahres bevorstehenden Ablauf des Termins sind neue Ermittelungen über die bezüglichen Verhältnisse veranstaltet. Der gegenwärtige Tarif hat sich auch ferner ausgezeichnet bewährt. Der Canalverkehr, der im ersten vollen Betriebsjahr 1896 19960 Schiffe und 1848000 Tonnen betrug, ist im Jahre 1898 auf 25816 Schiffe und 3177000 Tonnen, im Jahre 1900 auf 29045 Schiffe und 4282000 Tonnen gestiegen. Entsprechend haben sich die Gebühren-Einnahmen von 1016000 ℳ auf 1634000 ℳ und 2174000 ℳ gehoben, so dass ohne den Schleppbetrieb, dessen Kosten im vorigen Jahre seine Einnahmen um 395000 ℳ überstiegen haben, sich eine Mehreinnahme von etwa 80000 ℳ gegenüber den Ausgaben ergeben haben würde. Unter diesen Umständen kann es unseres Erachtens nicht zweifelhaft sein, dass sich die Beibehaltung des bisherigen Tarifs empfiehlt, da das nicht mehr grosse Deficit sich ohne Zweifel in den nächsten Jahren ausgleichen wird und in der Zwischenzeit das Opfer, welches der Staat durch die Gestellung niedriger Schlepplöhne bringt, ausserordentlich befruchtend auf die Klein- und Küstenschifffahrt wirkt.

Seemannsordnung. Im vorigen Jahre hatte die zur Prüfung der Vorlage über die Seemannsordnung eingesetzte Reichstagscommission unter dem Einflusse der überaus rührigen Agitation der Socialdemokraten und verwandter Richtungen, sowie in übertriebenem Eifer für Verbesserung der Stellung der Arbeiter und für Sonntagsheiligung Beschlüsse gefasst, welche den Entwurf dem von der socialdemokratischen Fraction ausgearbeiteten sehr nahe brachten. Wegen des Schlusses der Reichstagssession konnte die Commission ihre Arbeiten nicht beendigen. In der neuen Session wurde die Vorlage unverändert wieder eingebracht, ein Beweis dafür, dass die verbündeten Regierungen aus den Verhandlungen keinen Grund entnommen hatten, von ihrem nach eingehenden Vorarbeiten eingenommenen Standpunkt abzugehen. Die neue Reichstagscommission hat sich zwar überzeugt, dass die Beschlüsse ihrer Vorgängerin in manchen Punkten das für die Schiffahrt Erträgliche überschritten, auch sie aber ging weit über die Regierungsvorlage hinaus, die unseres Erachtens die äusserste Grenze der Opfer an Geld und Autorität bildet, welche der Rhederei auferlegt werden dürfen. In der begonnenen zweiten Lesung hat der Reichstag zwar die socialdemokratischen Anträge von principieller Bedeutung durchweg abgelehnt und die Beschlüsse seiner Commission in Einzelheiten abgemildert, doch sind die Bedenken gegen die Commissionsbeschlüsse in ihrer Gesammtrichtung dadurch nicht abgeschwächt worden. Wir haben den Eindruck, dass der Reichstag zu wenig den ungeheuren Fortschritt beachtet, den bereits die Vorlage im Sinne der veränderten socialen Anschauungen gegenüber der jetzigen Seemannsordnung enthielt, und dass er zu wenig berücksichtigt, wie schwer es ist, zuweitgehende Beschlüsse rückgängig zu machen. Wie aber die Verhältnisse liegen, ist die Hoffnung gering, dass der Reichstag bei seinen noch bevorstehenden Berathungen diesen Erwägungen die wünschenswerthe Berücksichtigung schenken werde. Auf Einzelheiten glauben wir heute nicht mehr eingehen zu sollen. Nur darauf wollen wir hinweisen, dass die an sich zwecklose und nur zu Chicanen Anlass bietende Bestimmung, welche den Seemann befugt, den Dienst zu verlassen, wenn zur Zeit der Anmusterung ein Bestimmungs- oder Anlaufshafen durch Pest, Cholera oder Gelbfieber verseucht war, sofern ihm nicht der Hafen und dessen Verseuchtheit angegeben war, eine viel bedenklichere Tragweite erhalten hat, seitdem bald hier, bald dort (in diesem Jahre z. B. in Constantinopel, Alexandrien, Glasgow) einzelne Pestfälle vorkommen, denen zwar eine ernstlichere Bedeutung für den Schiffsverkehr und die Gesundheit der Schiffsbesatzungen nicht beiwohnt, wegen derer aber von anderen Ländern Vorsichtsmaassregeln angeordnet werden. Auf diese Erscheinungen muss bei der Beschlussfassung über die fragliche Bestimmung jedenfalls Rücksicht genommen werden.

Gefährliche Güter. Es mehren sich die Fälle, in denen durch verladene Chemicalien den Ladungen und auch den Schiffen schwere Schäden zugefügt sind. Es ist dies eine erst in neuerer Zeit entstandene Gefahr der Schiffahrt, welcher vielleicht manche der verschollenen Schiffe zum Opfer gefallen sind. Seit einer Reihe von Jahren beschäftigen wir uns in Verbindung mit der See-Berufsgenossenschaft fortgesetzt mit Mitteln zur Abwehr dieser Gefahr. Die Bundes-Seestaaten haben übereinstimmende Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter erlassen, die Unfallversicherungs-Vorschriften enthalten analoge Bestimmungen, und auch die Ausführungsbestimmungen zum Auswanderer-Gesetze beschäftigen sich mit diesem Gegenstande. Leider weichen aber die verschiedenen Vorschriften von einander ab, wodurch die in der Sache liegenden Schwierigkeiten für die Rheder und alle am Verkehr Betheiligten weiter erhöht werden. Die See-Berufsgenossenschaft hat daher beim Bundesrathe den Erlass einheitlicher Vorschriften beantragt, für deren leichte Ergänzung nach Maassgabe der gemachten Erfahrungen und der Fortschritte der chemischen Industrie Sorge getragen werden müsste. Auf der anderen Seite gehen die Rhedereien, ängstlich gemacht durch die vorgekommenen Unfälle und in Unkenntniss über die Eigenschaft der ihnen zur Beförderung übergebenen Chemicalien, häufig in den Beschränkungen über die Vorschriften und das wirklich Erforderliche hinaus, wodurch der Handel mit diesen Artikeln erschwert wird. In Folge mehrerer bezüglicher Klagen von Fabrikanten und Exporteuren haben wir bei der See-Berufsgenossenschaft angeregt, ein alphabetisches Verzeichniss der in Frage kommenden Artikel unter Beifügung der Art ihrer Gefährlichkeit ausarbeiten zu lassen.

Digitized by Google

Die Genossenschaft ist mit dankenswerther Bereitwilligkeit auf die Anregung eingegangen. Ein solches Verzeichniss wird, wenn die schwierige Aufgabe seiner Anfertigung gelingt, wesentlich dazu beitragen, die Sicherheit der Schiffahrt zu erhöhen und zugleich die Ausfuhr der Erzeugnisse der in Deutschland hoch entwickelten chemischen Industrie zu erleichtern.

Seeschiffs-Maschinisten. Die Vorschriften über den Befähigungsnachweis und die Befugnisse der Seeschiffs-Maschinisten bedürfen wegen der gesteigerten Grösse und Complicirtheit der Schiffsmaschinen der Abänderung. Die Leitung der Maschinen von häufig 10000, ja 20 bis 30000 Pferdestärken und die Beaufsichtigung des grossen zu ihrer Bedienung erforderlichen Personals bedingen einen höheren Grad technischer Kenntnisse und allgemeiner Bildung, als durch die bisherigen Vorschriften und dem bisherigen Bildungsgang des Maschinisten, bei dem sie von der untersten Classe allmählich zu der höchsten aufsteigen, gewährleistet wird. Durch schärfere Trennung der Maschinisten 1ster und 2ter Classe von denen der untern Classen muss ihre ganze Stellung gehoben, und es sollte ihrer höheren Stellung dadurch Ausdruck gegeben werden, dass die bestandene Prüfung als Maschinist 2ter Classe die Berechtigung zum Einjährig-Freiwilligen-Dienst in der Marine gewähre. Diesen Gesichtspunkten entspricht ein von der Technischen Commission für Seeschiffahrt ausgearbeiteter Vorschlag zur Abänderung der fraglichen Bestimmungen. Auch sonst konnten wir in Uebereinstimmung mit dem Verein der Maschinen-Inspectoren und dem Verein der Seeschiffsmaschinisten dem Vorschlage im Allgemeinen zustimmen. Hinsichtlich der auf Fischerei- und Schleppdampfern auf längeren Fahrten zu führenden Maschinisten haben wir empfohlen, statt wie jetzt zwei Maschinisten 4ter Classe, einen Maschinisten 3ter Classe und einen Assistenten vorzuschreiben. Die Maschinisten 3ter Classe sind eher im Stande, Maschinenschäden auszubessern, auch gestaltet sich das Verhältniss zwischen den Assistenten und den Maschinisten befriedigender, als zwischen zwei Maschinisten gleicher Classe, von denen der eine die leitende, der andere eine untergeordnete Stellung hat.

Ruderoommando. Im Juli fasste die grosse Mehrzahl der Weser-Rhedereien den Beschluss, vom Juli 1902 ab auf ihren Schiffen das von der Kaiserlichen Marine im Jahre 1879 eingeführte Rudercommando zur Anwendung zu bringen, nach dem die Commandoworte »Steuerbord« und »Backbord« in entgegengesetztem Sinne gebraucht werden, wie in der deutschen Handelsmarine und auf den Schiffen der meisten und wichtigsten seefahrenden Völker. Der Verein der Rheder des Unterwesergebiets setzte die anderen deutschen Rheder von dem Beschluss in Kenntniss und forderte sie auf, sich ihm anzuschliessen. Dieses Vorgehen war namentlich um desswillen auffallend, weil von Bremen aus den Versuchen, die deutsche Rhederei zur Annahme des Marinecommandos zu veranlassen, bisher stets und noch auf der diesjährigen Tagung des Deutschen Nautischen Vereins nachdrücklich widersprochen war, und weil inzwischen Thatsachen, die zu einer anderen Stellungnahme hätten veranlassen können, nicht bekannt geworden waren. Um die aus der entgegengesetzten Bedeutung derselben Commandoworte bei der Kriegs- und der Handelsmarine sich ergebenden Unzuträglichkeiten zu beseitigen, hatten der Norddeutsche Lloyd und die Hamburg-Amerika Linie im Jahre 1891 die Commandoworte »Rechts« und »Links« eingeführt, und zwar in dem, bei den heutigen Verhältnissen logischeren Sinne, dass das Commando die Richtung angiebt, nach der das Schiff sich drehen soll, statt der Richtung, nach welcher bei der alten Rudereinrichtung die Pinne gelegt werden soll. Von der Zweckmässigkeit dieses Auswegs überzeugt, hatten der Verein der Rheder der Unterweser und der Verein Hamburger Rheder gemeinsam beim Deutschen Nautischen Verein eine ihn empfehlende Resolution beantragt, die auch angenommen wurde. Seitdem hat der Verein diesen Beschluss wiederholt bestätigt. Auf dem diesjährigen Vereinstage war auch von den anwesenden Vertretern der Kaiserlichen Marine anerkannt worden, dass dieses Commando die aus der Verschiedenheit des Commandos der Kriegs- und Handelsmarine drohenden Gefahren ebenso beseitige, wie die einfache Annahme des Marinekommandos. — Auf an uns ergangene Aufforderung zur Aeusserung haben wir unser lebhaftes Bedauern über den einseitigen Beschluss der Weser-Rhedereien ausgesprochen, weil durch ihn das in dieser Frage bestehende Chaos noch weiter vermehrt wird. In Uebereinstimmung mit dem Verein Hamburger Rheder, dem hiesigen Nautischen Verein, dem Verein Deutscher Seeschiffer und dem Verein Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine, nicht minder auch in Uebereinstimmung mit den Seeversicherern erblicken wir nach wie vor in der Umkehrung der Bedeutung der bisher üblichen Commandoworte eine ernste Gefährdung der Sicherheit der Schiffahrt, namentlich, wenn andere Nationen das alte Commando beibehalten, und halten die allgemeine Einführung der zu Missverständnissen keinen Anlass bietenden Commandoworte »Rechts« und »Links« für das allein Zweckmässige und nachdrücklichst Anzustrebende. Auf Anregung des Vereins Hamburger Rheder haben sich 35 hiesige Rhedereien mit 1 116 672 B. R.-T. (fast die Hälfte des 2 495 389 B. T. betragenden Raumgehalts der gesammten deutschen Kauffahrteiflotte) bereit erklärt, mit dem 1. Januar 1902 dieses Commando einzuführen, soweit sie es nicht schon bisher gethan haben. Da sich verschiedene andere Nautische Vereine z. B. diejenigen in Lübeck und Flensburg, in gleichem Sinne ausgesprochen haben, hoffen wir, dass auch die Weser-Rhedereien sich diesem, ihrem früheren Standpunkte entsprechenden Vorgehen anschliessen werden, womit die bisherigen Unzuträglichkeiten beseitigt sein würden.

Connossementsklauseln. Die Haftung der Rheder für durch Verschulden der Schiffsbesatzung der Ladung oder Dritten verursachte Schäden ist theils in rechtlicher Beziehung, in Folge der Bestimmungen des deutschen Handelsgesetzbuches, theils in thatsächlicher Beziehung, in Folge der zunehmenden Grösse der Schiffe und Ladungen, immer schwerer geworden. Dies führte dazu, dass seit den 70er Jahren des vorigen Jahrhunderts in die Connossemente Klauseln eingeführt wurden, in denen sich die Rheder von dieser Haftung im Vertragsverhältniss zu ihren Verladern in immer weiterem Umfange befreiten. Dieses Vorgehen der Rheder rief lebhaften Widerspruch hervor, auf einer Reihe internationaler Seerechts-Congresse bemühte man sich eifrig, ein die Interessen der Rheder und der Verlader in billiger Weise ausgleichendes Normal-Connossement aufzustellen. Wenn auch dieses nicht gelang, so klärten sich die Anschauungen dahin, dass es dem Rheder gestattet sein müsse, sich von den Folgen nautischen Verschuldens seiner Angestellten freizuzeichnen, nicht aber von den Folgen der Nachlässigkeit betreffs der Empfangnahme, Stauung, Behandlung und Ablieferung der Güter. Auf dieser Grundlage beruhte das im Jahre 1886 von den Handelskammern und Rhedervereinen von Hamburg und Bremen empfohlene Connossement, welches auf den subventionirten Linien mit Genehmigung des Reichskanzlers zur Anwendung kommt, im Uebrigen aber leider nur wenig Annahme gefunden hat. Auf derselben Grundlage beruht auch die in den Vereinigten Staaten eingeführte Harter Act. Hatten die Rheder in Folge der stattgehabten Erörterungen sich zeitweilig hinsichtlich der Connossementsklauseln gewisse Beschränkungen auferlegt, so sind doch mehr und mehr wieder Connossemente eingeführt, in denen die Rheder sich in offenbar unbilligem Umfange von ihrer Haftung befreien. Hierdurch werden die Seeversicherer, welche durch die Connossements-Klauseln den Regress an die Rheder für von ihnen gezahlte Schäden verloren haben, und die in Anerkennung der Nothlage der Verlader darauf verzichtet haben, wegen der vertragsmässigen Verringerung der

ihnen zu zedirenden Rechte der Versicherten die Zahlung der Schäden zu verweigern, empfindlich belastet. In einer im vorigen Jahre in Paris stattgehabten Versammlung haben daher die Seeversicherer der hauptsächlich betheiligten Länder in Aussicht genommen, das erwähnte Entgegenkommen gegen die Versicherten auf die Fälle zu beschränken, in denen diese im Frachtvertrage die Rheder von der Haftung für nautische Verschulden befreien, in Fällen aber, in denen die Versicherten der Befreiung der Rheder für sonstiges Verschulden durch Annahme bezüglicher Connossemente zugestimmt haben, den Ersatz für durch solche Verschulden entstandene Schäden abzulehnen. Der an jener Versammlung betheiligte Verein Hamburger Assecuradeure hat die Handelskammer, die nach einer seit langen Jahren bestehenden Vereinbarung einen Einfluss auf die vom Verein festgestellten Policen hat, ersucht, der Aufnahme einer bezüglichen Clausel in die Policen zuzustimmen. Die Handelskammer hat sich hierzu ausser Stande erklärt, weil solchenfalls den Verladern, die bei der heutigen Verkehrsgestaltung auf die Fassung der Connossemente nur in den seltensten Fällen einen Einfluss ausüben können, ja die Connossemente vielfach vor der Verladung garnicht zu sehen bekommen, die Möglichkeit der Versicherung gegen zahlreiche Gefahren überhaupt genommen sein würde. Sie verkennt aber nicht die Berechtigung der Klagen der Versicherer und die Schädlichkeit des Vorgehens der fraglichen Rhedereien, welches auch diejenigen Rhedereien benachtheiligt, die sich nicht den ihnen nach Recht und Billigkeit obliegenden Verpflichtungen entziehen. Als ein Weg der Abhülfe ist vorgeschlagen worden, dass, dem Vorgange der Harter Act folgend, durch auf internationaler Vereinbarung beruhende Gesetze der hauptsächlichen Seestaaten die Vertragsfreiheit der Rheder zur Beseitigung ihrer Haftung für andere als nautische Verschulden ihrer Angestellten aufgehoben, ihnen dafür aber die Haftung für nautische Verschulden allgemein abgenommen werde. Die wichtigen und vollberechtigten Bedenken gegen die Beschränkung der Vertragsfreiheit würden in diesem Falle nicht zutreffen, da eine Vertragsfreiheit hinsichtlich der Bedingungen der Connossemente thatsächlich nicht besteht, um so weniger können diese Bedenken in Betracht kommen, als nach den gemachten Erfahrungen die bezügliche Beschränkung der Vertragsfreiheit in den Vereinigten Staaten zu einer Beeinträchtigung berechtigter Interessen der Rhedereien nicht geführt hat. Wir werden diese wichtige und schwierige Frage in Gemeinschaft mit den beiden anderen hanseatischen Handelskammern noch weiter prüfen, auch wird vermuthlich der im nächsten Jahre hier tagende »Congrès international maritime« sich mit ihm beschäftigen.

Tonnengeld für Cuxhaven. Im nächsten Jahre beabsichtigt die Hamburg-Amerika Linie die Expeditionen ihrer Schnelldampfer nach Cuxhaven zu verlegen; ob auch, wenigstens im Winter, diejenigen der grossen P.-Dampfer, steht noch nicht fest. In dieser Veranlassung ist die Ausdehnung der Tonnengeld-Verordnung auf Cuxhaven erforderlich, ebenso wie eine Ergänzung des Gesetzes über die Waarendeclarationen für das Freihafengebiet, um für die Zukunft die Vergleichbarkeit der Hamburgischen Handelsstatistik mit den früheren Jahren aufrecht zu erhalten. Bei der Dringlichkeit der Angelegenheit haben wir der Absicht zugestimmt, gegenwärtig am Tonnengeldgesetz nur einige untergeordnete, mehr redactionelle Aenderungen vorzunehmen, die Erörterung grundlegender Aenderungen aber, wie z. B. die von uns befürwortete Ermässigung der Abgabe für Schiffe, welche, wie die Kohlenschiffe, den Hafen nur ganz kurze Zeit benutzen, einer künftigen Regelung vorzubehalten.

Das kommende Jahr wird dem Deutschen Reiche schwere wirthschaftliche Kämpfe bringen, deren Ausgang von weittragender Bedeutung und für seine Entwicklung und für seine Stellung in den grossen Weltfragen sein wird. Der Handel hat das grösste Interesse an der Steigerung einerseits der Consumfähigkeit, andererseits der Produktionsfähigkeit unseres Volkes, welche ihm ausgedehnte Gelegenheit zur Ausübung seiner Thätigkeit bieten. Sein Blühen und Gedeihen hängt ab von dem Blühen und Gedeihen der Gesammtheit, daher deckt sich auch seine Stellungnahme in wirthschaftlichen Fragen mit den Interessen der Gesammtheit in grösserem Maasse als dies bei anderen Erwerbszweigen der Natur der Sache nach der Fall ist. Wir sind der Ansicht, dass dem Interesse der Gesammtheit nicht mit einer Verschliessung vom internationalen Verkehr durch hochschutzzöllnerische Massnahmen gedient ist. Unsere Erfahrung und sorgfältige Prüfung aller in Betracht kommenden Verhältnisse hat uns die Ueberzeugung gewinnen lassen, dass der entscheidende Factor im wirthschaftlichen Kampfe der Völker die persönliche Tüchtigkeit ist, und dass ein kräftiges, intelligentes und arbeitsames Volk in der frischen Luft freier Concurrenz am besten gedeiht. Weil das deutsche Volk diese persönlichen Eigenschaften in hohem Grade besitzt, weil wir die Hoffnung hegen, dass es mit Erfolg bestrebt sein wird, diese Eigenschaften ferner zu steigern, deshalb halten wir den jetzt von der Regierung eingeschlagenen Weg für einen verhängnissvollen. Aus diesen Gründen haben wir uns für verpflichtet gehalten, vor der Weiterverfolgung dieses Weges aufs Eindringlichste zu warnen; möge unsere Warnung nicht unberücksichtigt bleiben!

Deutscher Nautischer Verein.

Fünftes Rundschreiben.

Kiel, den 21. December 1901.

I. Vom Vereinstag 1902. Für die Verhandlungen des Vereinstages 1902 liegen bisher die folgenden Gegenstände vor:

Höhenunterschied zwischen Top- und Seitenlaternen,
Ausrüstung der Kauffahrteischiffe mit Hülfsmitteln zur Krankenpflege,
Entwickelung des Leuchtfeuerwesens,
Lichterführung der Fischerfahrzeuge,
Leuchtfeuerabgaben in England,
Abänderung des Ruder-Commandos,
Zufluchtshafen an der Ostküste Bornholms.
Sturmwarnungswesen,
Gesetz betreffend Untersuchung von Seeunfällen,
Prüfungsstelle für Anker und Ketten,
Feuerschiff bei Södra Udden.

Ich ersuche, mir etwa noch weiter zu meldende Verhandlungsgegenstände baldmöglichst mittheilen zu wollen.

II. Prüfungsstelle für Anker und Ketten. Der Nautische Verein zu Hamburg hat in seiner letzten Sitzung am 5. Novbr. die folgende Resolution gefasst:

»Der Nautische Verein zu Hamburg hält es für dringend wünschenswerth, dass Ketten und Anker für Seeschiffe, ähnlich wie in England, auf öffentlichen, von den Herstellungswerken der Fabrikate ganz unabhängigen Prüfungsanstalten geprüft werden und beschliesst, Herrn Geh. Rath Sartori zu ersuchen, den Gegenstand auf die Tagesordnung des Deutschen Nautischen Vereinstages setzen zu wollen.«

In No. 50 der »Hansa« ist ein Vortrag abgedruckt, nach welchem ein Urtheil über die gestellten Forderungen ermöglicht ist.

Ich setze diesen Gegenstand auf die Tagesordnung des nächsten Vereinstages und ersuche die Mitglieder, diese Frage zu berathen.

III. Nothhafen auf Bornholm. Von dem Hamburger und dem Kieler Nautischen Verein ging mir gleichzeitig ein Antrag zu:

»Für die Anlage eines zeitgemässen Zufluchtshafens in Nexö auf Bornholm bezw. für die Vergrösserung und Vertiefung des dort bereits vorhandenen Hafens die erforderlichen Schritte zu thun.«

Der dänische Navigateurverein hat einen entsprechenden Antrag bei dem dänischen Ministerium für öffentliche Arbeiten gestellt. In der Begründung wird angeführt, dass die Rhede von Nexö stark als Ankerplatz für Schiffe benutzt wird, welche Schutz gegen die westlichen Winde suchen. Die Rhede liegt nahe der Segelroute über die Ostsee, und der Umstand, dass im Herbst sehr häufig starke Weststürme herrschen und die Ostküste Bornholms bezüglich der Eisverhältnisse sehr günstig ist, bewirken, dass die Rhede stark besucht wird. Bei dem häufig eintretenden Wechsel der Windrichtung kommen jetzt viele Unfälle vor. Die Zahl der Totalverluste an der Ostküste Bornholms ist eine nicht geringe. Da auch die deutsche Schiffahrt ein erhebliches Interesse an einer solchen Neueinrichtung hat, so erscheint es angemessen, dass auch von deutscher Seite die Bestrebungen auf Einrichtung eines Schutzhafens bei Nexö unterstützt werden. Die Angelegenheit wird den nächsten Vereinstag beschäftigen.

IV. Feuerschiff bei Södra Udden. Von dem Kieler Nautischen Verein geht mir folgender Antrag zu:

»Der Deutsche Nautische Verein wolle Schritte thun, dass bei Södra Udden an der Südspitze der Insel Oeland ein Feuerschiff ausgelegt werde.«

Zur Begründung wird angeführt, dass die Südspitze der Insel Oeland für die Schiffahrt gefährlich sei und dass auch in schwedischen nautischen Kreisen das Bedürfniss einer Verbesserung dortselbst stark empfunden und angestrebt werde. Da die deutsche Schiffahrt hierfür ein Interesse habe, so würde es Sache des Deutschen Nautischen Vereins sein, die Angelegenheit zu fördern. Auch über diesen Gegenstand bitte ich in Berathung zu treten.

V. Entwickelung von Kraft durch Wind und Wellenbewegung. Von Herrn Bauingenieur Gebre ist bei Büsum an der Westküste Schleswig-Holsteins ein Leuchtthurm errichtet. Das electrische Licht wird durch einen auf hohem eisernen Thurm befindlichen Windmotor erzeugt. Zugleich ist bei Büsum eine Leuchtboje ausgelegt, für welche das electrische Licht durch Wellenbewegung erzeugt wird. Der Kieler Nautische Verein hat drei sachverständige Herren nach Büsum gesandt, um ein Urtheil über diese Angelegenheit zu gewinnen. Diese Herren berichten,

»dass insbesondere die Leuchtboje, deren Betrieb und auch deren Anschaffungskosten durch das Fehlen von electrischen Accumulatoren sich äusserst wohlfeil gestalten, in der besichtigten Ausführungsform wohl geeignet erscheint, als Schiffahrtszeichen an Stellen zu dienen, wo ein Blinkfeuer zur Erleichterung des Schiffahrtsverkehrs erwünscht, jedoch nicht unbedingt nothwendig ist;

dass das electrische feste Leuchtfeuer nach Gebre'schem System sich wegen seines wohlfeilen und bei hinreichend grosser Wahl der in Betracht kommenden Grössen (ev. unter Beschaffung eines Petroleum-Motors als Reserve), auch stets sicheren Betriebes durchaus geeignet erscheint, an Stelle von Küstenfeuern jeglicher Art einzutreten, namentlich aber dort, wo die Beschaffung des Materials zur Lichterzeugung Schwierigkeiten bereitet.«

Bei Gelegenheit des von Herrn Regierungs- und Baurath Körte in Berlin zu erwartenden Vortrages über das Leuchtfeuerwesen wird diese Angelegenheit während des Vereinstages 1902 zur Sprache kommen können.

VI. Lichterführung der Fischereifahrzeuge. Von dem Vorstande des Deutschen Seefischereivereins wird mir in Folge der am 15. Mai d. J. stattgehabten Commissionsverhandlungen über Lichterführung von Fischereifahrzeugen ein Exemplar einer Beschreibung der wichtigsten deutschen Fischfangeräthe zugesandt. (Herausgegeben vom Reichsmarineamt, Verlag von Siegfried Mittler & Sohn, Berlin, Kochstrasse 68 bis 71). In Uebereinstimmung mit dem Herrn Staatssecretär des Reichsmarineamts ist der Vorstand des Seefischereivereins der Ansicht, dass es sich empfiehlt auf dem nächsten Vereinstage des Deutschen Nautischen Vereins über die Beschreibung und deren Zweck kurz zu referiren. Der Vorstand meldet daher ein Referat für den nächsten Vereinstag an.

VII. Ruderecommando. Die Handelskammer für das Grossherzogthum Oldenburg theilt mit, dass ihr Schiffahrtsausschuss gegen die Stimme des Vorsitzenden der Kammer folgenden Beschluss gefasst hat:

»Mit Rücksicht darauf, dass das Commando »rechts« und »links« sich als Uebergangscommando zur Zufriedenheit der betheiligten Kreise eingebürgert hat, erscheint es nicht thunlich, dessen Umänderung in »Backbord« und »Steuerbord« im Sinne des Marinecommandos schon für den 1. Juli 1902, nach dem Vorschlage des Vereins der Rheder des Unterwesergebiets zu befürworten.

Bei Einführung des Rudercommandos ist eine solche durch Kaiserliche Verordnung in die Wege zu leiten.«

Der Nautische Verein in Rostock übersendet mir die folgende Resolution:

»Die Einführung eines einheitlichen Rudercommandos ist dringend erforderlich. Unter den gegenwärtigen Verhältnissen eignen sich allein die Commandoworte »rechts« und »links« in dem Sinne, dass der Kopf des Schiffes sich nach der commandirten Richtung dreht, zum allgemeinen Gebrauch. Die Einführung der Worte »Steuerbord« und »Backbord« im Sinne des Marinecommandos ist für die Kauffahrteischiffe gefährlich.«

VIII. Ausrüstung der Kauffahrteischiffe mit Hülfsmitteln zur Krankenpflege. Die Handelskammer für das Herzogthum Oldenburg theilt mit, dass sie im Allgemeinen den Ausführungen des Vorsteheramts der Kaufmannschaft zu Königsberg und der Handelskammer zu Kiel zustimmt. Sie hält es jedoch für wünschenswerth, dass der Deutsche Nautische Verein nicht nur für die in der Nord-Ostseefahrt beschäftigten Schiffe, deren Reisen nicht über 10 Tage hinausgehen, sondern vielmehr für alle in der europäischen Fahrt beschäftigten Schiffe ohne Festlegung einer Reisedauer durch eine an den Reichskanzler zu richtende Eingabe eine Vereinfachung der Landespolizeiverordnungen bei den verschiedenen deutschen Seeuferstaaten anstrebe, dahingehend, dass das Verzeichniss II wesentlich eingeschränkt werde. Die Kammer ersucht mich, durch Rundfrage bei den Mitgliedern festzustellen, welche Arzneimittel als nothwendig zu erachten sind. Ich ersuche in dieser Richtung diese Frage zu erörtern.

IX. Höhenunterschied zwischen Top- und Seitenlichtern. Der Rostocker Nautische Verein hält eine Bestimmung für nothwendig, nach welcher die Seitenlichter stets wesentlich niedriger als die Toplichter anzubringen sind.

X. Das Seemannscollegium (Nautischer Verein) zu Emden wünscht als stimmberechtigter Verein aufgenommen zu werden. Die Beschlussfassung hierüber steht dem Vereinstage zu.

Der Vorsitzende des Deutschen Nautischen Vereins.

Sartori.

Schiffbau.

Stapelläufe.

Auf der Schiffswerft von Henry Koch, Lübeck, lief am 28. December ein für Rechnung der Deutschen Levante-Linie erbauter Dampfer, der den Namen »**Kythnos**« erhielt, glücklich vom Stapel. Er ist der zweite zu Wasser gelassene der von der Deutschen Levante-Linie contrahirten sechs Neubauten. Nach den Vorschriften der höchsten Classe des Germanischen Lloyd mit besonderer Eisbugverstärkung erbaut, hat der 3400 T. Schwergewicht ladende Dampfer eine Länge von 280' bei 40' 2" Breite und 20' 9" Tiefe. Ein Doppelboden mit 12 wasserdichten Abtheilungen gewährleistet dem Schiff besondere Sicherheit; 6 Ladeluken mit 7 Dampfwinden neuesten Systems sichern den Lade- und Löschoperationen prompteste Erledigung.

Vermischtes.

Die Dampferflotten der Welt. In der letzten Aufstellung von Lloyds Register über die Schiffsverluste von 1901 ist auch wieder eine Tabelle über den Seedampferbesitz der 12 hauptsächlichsten Schiffahrtsländer in Europa und Amerika beigegeben. Danach sind in diesen 12 Ländern 14 077 Dampfer mit 20 342 028 Br.-R.-T. vorhanden; es sind nur die grösseren Schiffe von 100 Br.-T. an aufgenommen. Von dieser Summe kommen auf England 7930 mit 12 149 090 Br.-T., davon 910 mit 635 331 T. auf die britischen Colonien. An zweiter Stelle folgt Deutschland mit 1209 Dampfern und 2 159 919 T., an dritter Frankreich mit 662 Dampfern und 1 052 193 T., erst an vierter die Ver. Staaten von Amerika mit 690 Seedampfern und 878 564 T. Wenn in neueren Aufstellungen von Amerika her eine wesentlich grössere amerikanische Tonnage angegeben wurde, so konnte diese nur durch Hinzurechnung der kleineren Fahrzeuge, der Flussschiffe und der erheblichen Flotte auf den grossen amerikanischen Binnenseen erreicht werden. Das nächste europäische Land ist Norwegen mit 806 Dampfern und 764 683 T.; dann folgen der Reihe nach Spanien mit 422 Dampfern und 642 231 T., Italien mit 312 Dampfern und 540 349 T. Russland mit 496 Dampfern und 469 496 T., Holland mit 289 Dampfern und 467 209 T., Schweden mit 678 Dampfern und 418 550 T., Dänemark mit 369 Dampfern und 412 273 T. und an letzter Stelle Oesterreich-Ungarn mit 214 Dampfern und 387 471 T. Die Zahlen über die Gesammtdampfer-Tonnage dieser Staaten, die mit Recht als ein wichtiger Factor in der Weltwirthschaftsstellung eines Landes gilt, zeigen so recht, welch' grossen Vorsprung Deutschland als Heimathsland der beiden grössten Rhedereien der Welt hinsichtlich der Handelsmarine auf dem Continente gewonnen hat. Die Flotte der Hamburg-Amerika-Linie steht mit 668 000 Dampfertonnen, davon 638 000 Seedampfertonnen, der gesammten nationalen Dampferflotte in jedem der sechs letztgenannten Staaten voran. Ausser Deutschland haben nur noch fünf Länder eine grössere Dampferflotte als die eine Hamburger Gesellschaft.

Wie Deutschland seinen Kaiser Wilhelm-Canal hat, so wird Frankreich nunmehr in absehbarer Zeit den Bau seines **Zwei Meere-Canals** in Angriff nehmen, denn die zuständige Marine-Commission in der Kammer hat bereits dem eingebrachten Gesetzentwurf des Abgeordneten Leygue über den Bau dieses Canals die Zustimmung ertheilt. Der Zwei Meer-Canal, der sowohl in handelspolitischer Beziehung, wie auch strategisch hochwichtig ist, kann eine ganze Umwälzung in den Machtbefugnissen zur See Englands herbeiführen, da Gibraltar entwerthet wird. Nach seiner Vollendung verbindet er den Atlantischen Ocean (Ausgangspunkt Bordeaux) mit dem Mittelmeer (Endpunkt Narbonne). Seine ganze Länge ist etwas über 600 km und seine Schleusenanzahl soll 22 sein. Die Maasse sind so gehalten, dass die grössten Handels- und Kriegsschiffe Canal und Schleusen passiren können. Dieser Schritt ist ein neuer Beweis, welchen grossen Werth man in dem so wie so sehr canalreichen Frankreich dem Bau künstlicher Wasserstrassen beimisst!

Germanischer Lloyd. Nach den Listen des Germanischen Lloyd sind in der Zeit vom 1.—30. November 1901 und 1900 folgende Seeschäden gemeldet worden:

	Dampfer 1901	Segler 1901	Dampfer 1900	Segler 1900
Totalverluste	30	111	26	75
Beschädigungen ...	473	281	438	222

Nach Flaggen geordnet gingen im November 1901 folgende Schiffe verloren:

Flaggen	Dampfer	Segler	Flaggen	Dampfer	Segler
amerikanische	4	5	japanische	1	—
belgische	1	—	niederländische	—	1
britische	10	42	norwegische	3	13
dänische	1	5	russische	—	16
deutsche	3	4	schwedische	3	11
französische	1	5	spanische	2	—
italienische	—	8	unbekannte	1	1
			zusammen	30	111

Kaiser Wilhelm-Canal.

Betriebs-Ergebnisse im Monat November 1901.

(Mitgetheilt durch Glüfcke & Hennings, Schiffsmakler, Brunsbüttelkoog—Hamburg—Holtenau.)

(Nach Ermittelungen des Kaiserl. Canalamts Kiel.)

Es passirten den Canal in beiden Richtungen:

Dampfer mit eigener Kraft / do. geschleppt	1101	mit 333 928	N.-R.-T
Segler, geschleppt oder mit eigener Kraft	1205	» 41 005	»
Leichterfahrzeuge	156	» 28 952	»
	Zus. 2462	» 403 885	»

Von den Dampfern fuhren unter

deutscher	Flagge 802	Fahrzeuge	mit 181 416	N.-R.-T.
britischer	» 29	»	» 23 393	»
dänischer	» 80	»	» 35 871	»
schwedischer	» 47	»	» 19 123	»
norwegischer	» 95	»	» 28 047	»
französischer	» —	»	» —	»
russischer incl. finn.	» 23	»	» 17 897	»
div. Flaggen	» 25	»	» 28 181	»

Es hatten einen Tiefgang

von weniger als 5,9 m .... 2303 Schiffe
» 6 m bis 8,5 m ..... 22 »

Die durchschnittliche Fahrzeit betrug:

für Dampfer mit 0,1—5,4 m Tiefgang:	11 Std.	45 Min.
» » » 5,5—6,9 » »	16 »	45 »
» » » 7,0—8,5 » »	13 »	7 »
» Schleppzüge	32 »	3 »

Die Abfertigungszeit in den Endschleusen betrug: in Brunsbüttel eingehend: 27 Min.
ausgehend: 17 »
in Holtenau eingehend: 21 »
ausgehend: 15 »

Es passirten bei electrischer Beleuchtung:
während weniger als der halben Fahrzeit..... 301 Fahrzeuge
» der halben oder eines grösseren Theiles der Fahrzeit..... 422 »

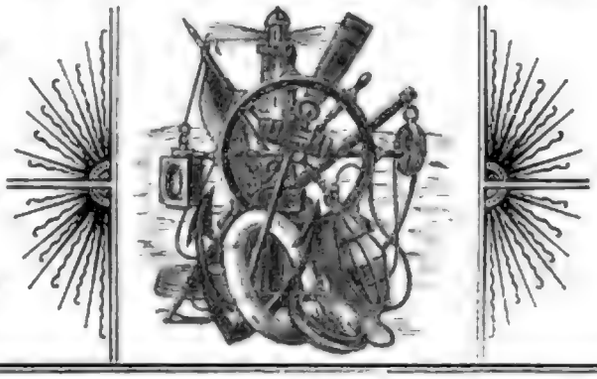
Betriebserschwerender Nebel herrschte an 14 Tagen.

Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer
zu Hamburg.
(Geschäftsführender Verein, Steinhöft 1.)

Seeschiffer-Verein „Weser"
in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin"
in Stettin.



Schiffer-Gesellschaft
in Lübeck.

Verein
Flensburger Seeschiffer
in Flensburg.

Das fünfhundertjährige Jubiläum der Schiffergesellschaft in Lübeck.

Das fünfhundertjährige Bestehen der Schiffergesellschaft in Lübeck, auf dessen Tragweite bereits in letzter Nummer hingewiesen ist, wurde am 28. December in würdiger der Bedeutung des Festes entsprechender Weise gefeiert. Am Vormittag fand eine Zusammenkunft der Delegirten der Einzelvereine im Schiffergesellschaftshaus statt, wo sich der Vorstand und mehrere Mitglieder der gefeierten Vereinigung eingefunden hatten und ihre Gäste in liebenswürdigster Weise empfingen. Im Namen des Verbandes sprach der Vorsitzende des geschäftsführenden Vereins die Glückwünsche aus und überreichte im Anschluss hieran ein Silbergeschenk (Schreibzeug) als sichtbares Zeichen der warmen Empfindungen, von welchen die Gratulanten für die ehrwürdige Jubilarin beseelt waren. An diese Begrüssungsfeier schloss sich ein Frühstücksmahl, nur für die Mitglieder des Verbandes bestimmt. Folgende Herren nahmen u. A. daran Theil: von Lübeck: Heitmann, Steffen, Bendfeldt, Neppermann, Brockmöller, Nachtwey; von Hamburg: Schroedter, Lewens und Voss als Delegirte, ferner Elingius, Sandt, Opitz, Hilgendorf, Bendix, Benöhr; von Stettin: Engelmann und Neumann; von Bremerhaven: Prahm und Stunkel; von Flensburg: Pheiffer und Hansen. Im Laufe der Mahlzeit wurden nach einer warm empfundenen Ansprache von Herrn Capt. Heitmann, dem Vorsitzenden der Lübecker Schiffergesellschaft, mehrere sehr beifällig aufgenommene Toaste ausgebracht. Unter diesen war besonders eine Rede bemerkenswerth, die von Herrn Engelmann-Stettin gehalten, in einem begeistert aufgenommenen Hoch auf unser allgeliebtes Vaterland ausklang. Auch die Worte, welche Herr Pheiffer-Flensburg dem ehrwürdigen Vorsitzenden Herrn Heitmann widmete, fanden allgemeinen Widerhall.

Nach dieser harmonisch verlaufenen Zusammenkunft blieben den Gästen bis zum officiellen Festmahl am Abend noch mehrere Stunden Zeit, zur Besichtigung der zahlreichen Sehenswürdigkeiten der alten Hansestadt. Unter der liebenswürdigen Führung von Herrn Neppermann wurden u. A. die historisch-alterthümlichen Räume des Rathhauses, der Sitzungssaal der Handelskammer und die berühmte Marienkirche in Augenschein genommen und dabei Eindrücke von nachhaltiger Wirkung aufgenommen.

Abends um 8 Uhr versammelten sich die Delegirten der Einzelvereine zu dem grossen in Aussicht genommenen Festmahl, das durch verschiedene Personen in hervorragender Lebensstellung zu einer imposanten Feierlichkeit wurde. Ausser mehreren Herren Senatoren, an deren Spitze der präsidirende Bürgermeister Herr Senator Dr. Brehmer, waren die Lübecker Handelskammer und Kaufmannschaft recht zahlreich vertreten; von der Lübecker Navigationsschule war der Director, Herr Dr. Schulze anwesend. Es wurden in der beschränkten Anzahl der Eingeladenen ausserdem bemerkt der Director der Deutschen Seewarte, Herr Geh. Rath Dr. Neumayer und der Vorsitzende des Deutschen Nautischen Vereins Herr Geh. Rath Sartori. Die See-Berufsgenossenschaft hatte ihren Verwaltungs-Director Herrn Schauseil gesandt, die Seemannschule in Waltershof ihren Director Herrn Matthiessen. Im Rahmen dieser kurzen Beschreibung können natürlich nicht annähernd alle Theilnehmer an dem denkwürdigen Feste aufgezählt werden; die Bemerkung mag genügen, dass der historische Saal mit 88 Personen bis auf den letzten Platz gefüllt war. Durch einen ganzen Stapel von Depeschen aus allen Himmelsrichtungen des Deutschen Reiches wurde weiterhin bekundet, welche Bedeutung Fernerstehende dem seltenen Jubiläum beimaassen. Von der Hamburger Handelskammer und der See-Berufsgenossenschaft lagen längere sehr warm gehaltene Telegramme vor. Im Anschluss hieran mag gleich erwähnt werden, dass von der Schiffergesellschaft an Se. Maj. den Kaiser ein Huldigungstelegramm abgesandt wurde.

Das Festmahl bot neben vorzüglich zubereiteten Speisen und verschiedenen alten Weinen auch manchen geistigen Genuss. Nacheinander sprachen folgende Herren über nachgenannte Themata: Capt. Heitmann, als Vorsitzender der Schiffergesellschaft, auf die Gäste; Capt. Bendfeldt auf Se. Maj. den Kaiser; Capt. Steffen auf Bürgermeister Dr. Brehmer; Bürgermeister Dr. Brehmer in längerer sehr bemerkenswerther Rede auf die Schiffergesellschaft; Präses der Handelskammer, Rabe, verbunden mit einem Dank der Gäste, auf Heitmann, Steffen und Bendfeldt, als die Hauptarrangeure des Festes; C. Schroedter, als Vorsitzender des geschäftsführenden Vereins, auf den Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine; Kaufmann Lange auf Deutschland; Senator Eschenburg auf Lübecks Rhederei; Capt. Prahm als Vorsitzender des Seeschifferverein »Weser« auf die Schiffergesellschaft verbunden mit einem Dank der auswärtigen Gäste; Geh. Rath Sartori auf Lübeck; Capt. Nachtwey auf Senat und Bürgerschaft; Capt. Pierstorff auf Kriegs- und Handelsmarine; Director Gebhard auf das Wohl der Seemannsfrauen; Capt. Stunkel-Bremerhaven auf die abwesenden Capitäne etc.

Das Fest verlief in fröhlicher und angenehmer Weise. Die Eindrücke, welche die Mitglieder des Verbandes empfangen haben, werden in dauernder Erinnerung mit dankbarer Empfindung für die Gastgeber haften bleiben.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.

Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1902. No. 2. **Hamburg, den 11. Januar.** **XXXIX. Jahrgang.**

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Zur Lage der Schiffahrt. — Die Strandung des Viermastschiffes »Bandaneira« und der Lootsendienst vor der Elbe. — Chronometer-Controlle. — Bestand der hamburgischen Rhederei am 1. Januar 1902. — Mittheilungen von nautischem Interesse etc. — Vermischtes. — Schiffbau. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. Schiffbauthätigkeit in 1901. — Büchersaal. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Auf dem Ausguck.

In seinem Bericht an die vorgesetzte Behörde, stellt der französische Geschäftsträger in Japan sehr beachtenswerthe Vergleiche zwischen dem Bestand der **japanischen Handelsflotte** vor vier Jahren und der Gegenwart. Darnach fuhren am 1. Jan. 1898 — 627 Dampfer mit 429 774 T. und 174 Segler mit 24 014 T. unter japanischer Flagge, gegen 942 Dampfer mit 557 166 T. und 3416 Segler mit 315 767 T. am 16. September 1901. Die Zunahme der Segler sowohl nach Raumgehalt wie Anzahl ist ganz enorm; besonders wenn man die Entwickelung der Segelschiffahrt in anderen Ländern vergleichsweise mit heranzieht und auch im Hinblick auf die relativ geringe Vergrösserung des Dampferparks. Von weiterer Bedeutung ist bei dieser Betrachtung der Durchschnitts-Raumgehalt der Segler; er beträgt noch nicht 100 T. Es handelt sich also wohl hauptsächlich um unscheinbare Ewer oder Galeassen. Gleiche Aufmerksamkeit wie diese Gegenüberstellung verdient ein Material, das über die **Nationalität** der japanischen **Schiffsführer** und **Schiffsofficiere** Aufschluss giebt. Die Capitäne und Steuerleute sind in drei Gruppen getheilt, in drei Categorien, wie sie im französischen Bericht genannt werden: Wahrscheinlich: Grosse, ostasiatische und Küstenfahrt. Zur Categorie I gehören 433 Capitäne, davon waren am 16. September 1901, 280 Japaner und 153 Ausländer, ferner 199 I. Steuerleute, davon 164 Japaner und 35 Fremde, sowie 257 II. Steuerleute, davon 227 Japaner und 30 Fremde. Categorie II enthält: 322 Capitäne und 500 I. Steuerleute, nur Japaner, weiter 1643 II. Steuerleute, mit Ausnahme eines Ausländers, nur Japaner. Categorie III: 70 Capitäne und 9125 Steuerleute, mit einer Ausnahme, nur Japaner. Unter den 362 Maschinisten I. Classe sind 287 Japaner und 75 Ausländer; II. Classe 526 Japaner und 35 Ausländer; III. Classe 442 Japaner und IV. Classe 1303 Japaner, ohne auch nur einen Ausländer. — Wo sich auch Gelegenheit zu einem Einblick in interne japanische Angelegenheiten bietet, immer wieder macht man die Beobachtung, dass der Japaner mit Erfolg bemüht ist, sich vom Auslande, auf das er noch vor einigen Decennien angewiesen war, unabhängig zu machen.

* * *

Dem Hydrographischen Amt in Washington ist von Capitän Pearse, D. S. »Ibkal« ein sehr interessanter Bericht über einen Wirbelwind, eine **Windhose** zugegangen, von der der Dampfer am 26. November 1901, 10 Uhr 45 Min., auf **32° 37' N. und 59° 17' W.** überrascht wurde. Die einzelnen Symptome vor der elementaren, gewaltigen Erscheinung, waren nichts weniger als auffallend, sodass man ohne Uebertreibung von einer Ueberraschung sprechen kann, die das Schiff heimgesucht hat. Etwa drei Stunden vorher herrschte bei ständigem Barometerstand von 29,88 und SSW Wind, Stärke 7, regnerisches Wetter; bei südlichen bis

südwestlichen Winden bekanntlich keine Seltenheit. Beinahe unmittelbar (almost immediately) vor Insichtkommen der Windrose, folgten einander zwei hellleuchtende Blitze, gefolgt von Donner, aus der Richtung SW. Die Fortbewegung der Windrose vollzog sich anscheinend mit derselben Geschwindigkeit und in gleicher Richtung wie der Wind, nämlich SW 12. Kaum blieb noch Zeit, das Schiff auf den Wind zu legen. Als die orcanartige Erscheinung über das Schiff zog, fühlte man die senkrechte und horizontale Windstärke gleich schwer, während sich zu derselben Zeit auch eine drehende Windbewegung mit gleicher furchtbarer Gewalt bemerkbar machte. Zwar klingt aus dieser Beschreibung ein Widerspruch heraus, aber wir fühlten uns thatsächlich in demselben Augenblick ebenso heftig in die Höhe gehoben wie niedergedrückt; und nur, weil wir uns mit aller Gewalt an festen Gegenständen anklammerten, wurden wir davor behütet, in eine gewiss gefährliche rotirende Bewegung gebracht zu werden. Die verheerenden Spuren, die dieses Phänomen hinterliess, nochmehr aber der Anblick, wie Lukendeckel, schwere Spieren sowie überhaupt Alles, was nicht absolut niet- und nagelfest war, in wildem Durcheinander in die Luft flog, um gleich darauf mit noch nie gesehener Gewalt an einer Stelle niederzusausen, die weit ab von dem ehemaligen Standort lag, — diese Mittheilungen werden es erklärlich machen, wenn vorher von der wechselseitigen Wirkung des Windes gesprochen ist. — Während der ganzen Catastrophe stand das Barometer still. Unmittelbar darnach hörte der Regen auf, der Himmel klarte ab und ein beständiger Wind aus WSW 7 setzte ein.

* * *

Am Ende des Jahres 1901 wurde in Russland unter dem Vorsitze des Grossfürsten Alexander Michailowitsch eine Commission zur Durchsicht der **Verordnungen** über die Handelsschiffahrt im **russischen** Reiche zum Zweck der **Durchführung** von **Reformen** niedergesetzt. Der Grossfürst gilt in Russland als Autorität auf dem Gebiete des Seewesens und des Seehandels. Das heutige in Russland für die Handelsschiffahrt geltende Recht ist nach den meisten Richtungen hin veraltet und vor Allem nicht einheitlich. Wir haben schon mehrfach die Klagen wiedergegeben, welche über die Verwaltung der Häfen, die Bestimmungen für den Verkehr der Handelsschiffe u. s. w. in Russland laut werden. Wenn auch Einiges für die Besserung der Zustände in den Häfen, die Heranbildung von Capitänen und Steuerleuten der Handelsmarine u. s. w. geschah, so genügte dies doch noch immer nicht. — Der Grossfürst hat die Commission veranlasst, das Urtheil von Sachverständigen, Schiffsrhedern, Schiffsführern, Vertretern des Seehandels, Technikern und in dieser Materie erfahrenen Juristen, einzuholen. Die etwaigen Vorschläge sollen der Commission bis zum Februar d. J. vorgelegt werden. Von besonderem Interesse ist es, wie die einzelnen Häfen in ihren Vorzügen und ihren Mängeln characterisirt werden. Odessa wird häufig als auf seinem Höhepunkt angekommen bezeichnet. Man verlangt dagegen z. B. die Besserung der »zukunftsreichen« Häfen Nikolajew, Cherson und Akkerman, und namentlich wird oft betont, dass Kertsch sowohl durch seine allgemeine geographische Lage wie durch seine natürliche Festigkeit einer grossen Entwickelung fähig sei. Wir werden diese interessante Bewegung im Auge behalten. — Während die in Aussicht gestellten Reformen von den betheiligten Schiffahrtskreisen mit weitgehendsten Hoffnungen begrüsst werden, hat eine Kaiserliche Verordnung vom November v. J. grosse Bestürzung in russischen Ostseerhedereikreisen hervorgerufen. Handelte es sich doch um den Befehl, vom 1. Juli 1902 ab, alle Schiffspapiere, Mannschaftscontracte etc. nur in russischer Sprache auszufertigen. Diese Forderung dürfte die Folgen eines Schnitts ins eigene Fleisch haben, wenn anzunehmen ist, dass die russischen Behörden von jenem Termin ab, auf strikteste Durchführung der Verordnung Gewicht legen. Die Ausübung der russischen Schiffahrt in Riga, Reval und Windau liegt hauptsächlich in den Händen deutsch sprechender Rhedereien, und die Führung ihrer Schiffe ist wohl beinahe ausschliesslich Deutschrussen anvertraut, deren Kenntniss in der russischen Sprache nicht soweit geht, um den Bestimmungen des Erlasses gerecht werden zu können. Also was wird geschehen? Ein Wechsel der Flagge? — —

Zur Lage der Schiffahrt.

Das Hemd ist uns näher als der Rock, pflegt man zu sagen, und aus diesem Grunde haben auch wir uns entschlossen, in der ersten diesjährigen Nummer unserer Zeitschrift zunächst ausführlich die die Seeleute direct berührenden Fragen, die bereits jetzt oder demnächst die gesetzgebenden Körper beschäftigen, zu erörtern und die Besprechung der allgemeinen Lage der Schiffahrt für die jetzige, zweite Nummer vorbehalten.

Was die geschäftliche Lage der Schiffahrt anbetrifft, so muss leider constatirt werden, dass diese nicht so rosig ist, wie in den vorhergehenden Jahren. Wie es bereits im alten Aegypten der Fall war, wo nach sieben fetten Jahren sieben magere Jahre folgten, und wie wir es andererseits auch in allen Zweigen des auf- und absteigenden Wirthschaftslebens stetig vor Augen haben, so ging es in diesem Jahre auch mit der Seeschiffahrt, nach einer Reihe von ansteigend günstigen Jahren folgte der Rück-

schlag. Nach der aufsteigenden Welle folgte das wirthschaftliche Wellenthal, in dem sich die Rentabilität senkte. Die Seeschiffahrt stand fast das ganze verflossene Jahr im Zeichen des niedersteigenden Knotens, und zwar erstreckt sich der Niedergang auf alle ihre Zweige, mögen sie auch noch so weit von einander entfernt sein. Im Zeitalter der Electricität und des Dampfes, die die Entfernungen auf unserem Planeten aufheben, war dieses auch wohl nicht anders zu erwarten. Ob Ost- oder Nordsee, ob Weisses, Schwarzes, Rothes oder Gelbes Meer, ob Atlantischer, Indischer oder Stiller Ocean, alles spürt die ablaufende Welle, wenn auch nicht in gleichem Maasse. Oertliche und zeitliche Verhältnisse wirken noch bis zu einem gewissen Grade fördernd oder hemmend auf die Bewegung, die an einigen Orten an einem Punkt angelangt ist, den man zwar nicht mit totem Punkt bezeichnet, der aber füglich so genannt werden könnte, weil er tötlich wirkt, indem er das Leben in der Schiffahrt zerstört und sie zur Einstellung ihrer Thätigkeit zwingt.

Was seit einer Reihe von Jahren nicht vorgekommen ist, sahen wir in diesem Jahre in neuer Auflage erscheinen, nämlich das wirkliche Auflegen grosser moderner Schiffe wegen Unrentabilität. Es sei hierbei jedoch bemerkt, dass diese Schiffe besonders für eine bestimmte Fahrt gebaut worden waren, in der die rücklaufende Welle den tiefsten Standpunkt erreicht hat.

Durchgängig weist der Schluss des Jahres die niedrigsten Raten auf. Da aber der Anfang noch verhältnissmässig gut war, so dürfte das Geschäftsjahr als Ganzes doch selbst in den ungünstigsten Fällen noch mindestens die Betriebskosten gedeckt haben, und bei gut fundirten und geleiteten Rhedereien dürfte auch noch ein angemessener Nutzen verbleiben. Wenn das ganze Jahr indessen so verlaufen wäre wie sein Ende, dann freilich würden wohl in den meisten Fällen die Dividenden fromme Wünsche geblieben sein.

Ein Trost ist uns geblieben, der uns auch gleichzeitig Hoffnung auf baldige Besserung lässt. Das Vertrauen ist in der Schiffahrt nicht in dem Maasse gestört, wie bei vielen Zweigen der Industrie am Lande. Unredlichkeiten, wie sie in manchen Betrieben am Lande zu Tage traten und die ungünstige Lage jener Betriebe theils direct verschuldet, theils verschlimmert haben, sind in der Seeschiffahrt nicht hervorgetreten. Wir hoffen daher, dass die eigene Einsicht der Rheder dahin führt, dass baldigst eine Besserung in der geschäftlichen Lage eintritt; denn unzweifelhaft liegt es zum grossen Theil an ihnen selbst, wenn die Periode des Tiefstandes von langer Dauer sein wird. Die Anzahl der Rheder ist gegen früher bedeutend verringert, einsichtige Leiter stehen an der Spitze der meisten bedeutenderen Betriebe, und aus diesem Grunde ist die Aussicht auf baldige Besserung entschieden grösser, als in früheren Zeiten, wo jeder einzelne Rheder plan- und ziellos weiter arbeitete. Für die Dampfschiffahrt bilden die noch immer sehr hohen Kohlenpreise eine schwere Last, doch ist angesichts der allgemeinen wirthschaftlichen Lage ein Rückgang in den Kohlenpreisen sehr wahrscheinlich.

Wir haben früher an dieser Stelle ausgeführt, dass der wirthschaftliche Kampf auf den Meeren viel intensiver sei, als am Lande, weil hier alle Nationen mit einander kämpfen und die einzelnen Staaten ihre Angehörigen nicht in gleicher Weise schützen können, wie im Bereiche ihrer Hoheitsrechte. Dennoch steht die schiffahrttreibende Welt augenblicklich vor einem Problem der Staatshülfe, dass vielleicht jene Ausführungen über den Haufen wirft. Die Staatssubvention, bislang nur bei den Völkern lateinischer Rasse in Anwendung gekommen, hat bei diesen zwar keine grossen Erfolge gezeitigt und ist auf das Ganze ohne merklichen Einfluss geblieben, dürfte sich wahrscheinlich aber bemerkbarer machen, falls die in den Vereinigten Staaten angestrebte Subvention für die nationale Schiffahrt durch Gesetz in Wirksamkeit tritt. Die thatkräftigen Nordamerikaner sind in dieser Hinsicht, wie eigentlich überall, wo Energie und Thatkraft in Frage kommt, nicht mit den lateinischen Nationen zu vergleichen. Da wohl kaum noch daran zu zweifeln ist, dass jene Vorlage Gesetzeskraft erlangt, so stehen von dieser Seite folgenschwere Ereignisse für die Schiffahrt bevor.

Was nun speciell die deutsche Schiffahrt anbetrifft, so stand sie freilich unter dem Druck der allgemeinen financiellen Lage, dem sie sich selbstverständlich nicht entziehen konnte, im Uebrigen ist sie jedoch in kräftig fortschreitender Entwickelung geblieben. Vor allem wurde der Kreis der nationalen Dampfschiffahrt, insbesondere der directen Linien mit ihren Verzweigungen, wesentlich erweitert und dehnt sich sowohl nach Westen wie nach Osten bis an die äussersten Grenzen der grossen Fahrt aus, wobei alle Häfen von einiger Bedeutung angegliedert sind. Auch die Segelschiffahrt hat, was seit einer Reihe von Jahren nicht mehr der Fall gewesen war, für die grosse Fahrt durch Neubauten wieder zugenommen. Verschiedene Rhedereien haben den Muth dadurch bewiesen, dass sie neue grosse Segelschiffe bestellt haben. Mögen sie dies nicht zu bereuen haben.

Der Schiffbau florirte im verflossenen Jahre noch sehr; die Zahl der fertig gestellten Tonnage dürfte die des vorgehenden Jahres noch übertreffen. Die meisten Bestellungen der abgelieferten Schiffe rühren freilich noch von der Zeit her, als die Verhältnisse in der Schiffahrt selbst noch glänzend waren. In letzter Zeit bemühen sich viele Werften

vergeblich um neue Aufträge, obwohl die Preise für Neubauten seit der Zeit des Aufschwunges erheblich zurückgegangen sind, und die Schiffbauindustrie, die bisher von dem allgemeinen wirthschaftlichen Rückgang kaum berührt worden ist, dürfte demnächst höchst wahrscheinlich auch in den Kreis der Nothleidenden eintreten.

Technische Neuheiten in der Construction von Schiffen und Maschinen brachte uns das verflossene Jahr nicht, wenn man von den Nebenfächern absieht. Die Dampfturbine hat noch immer nicht die vollgültige Probe bestanden. Wegen der hohen Kohlenpreise scheint die Oelfeuerung allmählich vollkommener zu werden und auch an Ausdehnung zu gewinnen. Auch die drahtlose Telegraphie wird für Schiffahrtszwecke allmählich vervollkommnet und dürfte mit der Zeit zu einem wichtigen Hülfsmittel, besonders für den Rettungs- und Nachrichtendienst werden. Die heimische Technik blieb so wenig im Schiffbau wie in den Nebenbetrieben hinter dem Auslande zurück.

In der kleinen Fahrt haben sich die Verhältnisse noch nicht geklärt. Der Kampf um das beste Seeschiff, wie es im letzten Jahre an dieser Stelle dargestellt wurde, ist noch unentschieden geblieben. Auch hier war die Lage recht ungünstig und daher erscheint es nicht ausgeschlossen, dass um desto eher eine Entscheidung folgt, wer zunächst den Platz zu räumen hat.

Die Seefischerei hat im verflossenen Jahre in allen Zweigen manche Verluste an Gut und Blut aufzuweisen und es nimmt nicht Wunder, dass sich die früher allein daran betheiligten Kreise der Küstenbevölkerung mehr und mehr davon zurückziehen, wenn sie nicht, der Noth gehorchend, den schweren Beruf fortsetzen müssen. Die Segelfischerei war zwar im allgemeinen nicht unlohnend, doch gelang es trotz der Staatshülfe nicht, diese Flotte in ihrem Umfange zu erhalten. Die Dampffischerei hat ebenfalls nicht schlecht abgeschnitten und die Heringsfischerei hatte sogar ein erheblich besseres Fangjahr, als das vorhergehende. Trotzdem zeigt sich weder Muth zur Ausdehnung der einen wie der andern und beide Zweige vegetiren, so zu sagen, weiter.

Der Kaiser Wilhelm-Canal zeigt in diesem Jahre zum ersten Male seit seiner Vollendung keine Verkehrszunahme. Wohl in Folge der schlechten Frachten dürfte für manche Richtungen zur Zeit der Zeitgewinn, den der Canal bietet, nicht hinreichen, um die höheren Kosten und das Risico zu decken, die seine Durchfahrt gegenüber der Fahrt um Skagen mehr verursacht. Sollte es indessen der Fall sein, dass der Canal bereits an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit in seinem jetzigen Zustande wäre, wie behauptet wird, so halten wir eine Erweiterung für dringend nothwendig. Mit einer Erweiterung würde neben einer grösseren Transportfähigkeit auch eine erheblich grössere Sicherheit geschaffen werden, und das Risico würde für Rheder und Versicherer geringer, sodass durch die Verkehrszunahme voraussichtlich die für die Erweiterung aufzuwendenden Kosten bald gedeckt würden und eine wirkliche Rentabilität ausserdem erreicht würde.

Der Ausbau der Kriegsflotte vollzieht sich programmmässig und haben wir darüber nichts weiter zu berichten, da ihr Werth und Nutzen für die Nation oft genug an dieser Stelle erörtert ist.

Sind für die Handelsflotte zur Zeit die Aussichten auch etwas trübe, so glauben wir doch nicht, dass Grund für allzuweit gehenden Pessimismus vorhanden ist, falls nicht durch gesetzliche Maassnahmen der deutsche Handel und Verkehr beeinträchtigt und dadurch der aufstrebenden deutschen Rhederei die Hände gebunden werden. Die deutsche Seeschiffahrt hat viele schwere Krisen durchgemacht und sich immer wieder mit neuer Kraft emporgearbeitet ohne jeglichen staatlichen Schutz. Um wie viel leichter wird es ihr werden, künftige Krisen zu überwinden, da ihr jetzt ein mächtiges Reich schützend zur Seite steht.

Die Strandung des Viermastschiffes „Bandaneira" und der Lootsendienst vor der Elbe.

Durch die am 30. December vorgenommene seeamtliche Untersuchung der Strandung der englischen Viermastbark »Bandaneira« in der Nähe von Helgoland ist eine alte schon halb der Vergessenheit verfallene Forderung deutscher Capitäne wieder ans Licht gebracht. Auf den Verlauf der Verhandlung können wir nicht eingehen, da die Mittheilungen hierüber in der Tagespresse stark divergiren. Aber es genügt, den Spruch des Seeamtes hier wiederzugeben, um manchen Leser daran zu erinnern, dass das Seeamt zu Hamburg eine Sicherheitsmaassregel empfiehlt, die in ähnlicher Form als nothwendig vor Jahren, schon vor der Strandung der »Four Winds«, in Seeschifferkreisen vergebens gefordert ist. Ehe wir weitere Stellung nehmen, der Wortlaut des Seeamtsspruches:

»Die Strandung des englischen Viermastschiffes »Bandaneira« am 18. December 1901 bei Helgoland ist dadurch verursacht, dass Capitän Fretwurst, als Helgoland um 2 Uhr 30 Minuten Nachmittags in Sicht kam, vermuthlich in Folge des unsichtigen Wetters den Abstand bedeutend weiter schätzte, als er thatsächlich war, und dann durch Strom und Wind direkt auf die Klippen zu versetzt wurde. Dass die »Bandaneira« beim Ansteuern der Elbe keinen Lootsenschooner antraf, hängt mit dem unsichtigen Wetter zusammen und damit, dass das Schiff einen zu nördlichen Curs hielt. Es wäre wünschenswerth, wenn in Helgoland eine Einrichtung getroffen würde, durch welche solchen Schiffen, welche sich

der Insel in gefährlicher Weise nähern, Warnungssignale gegeben werden können und wenn dort ein Lootsenschooner stationirt würde, welcher auch bei schwerem Wetter Lootsen ausbringen könnte.«

Im ersten Theil des Spruches wird als Ursache der Strandung das unsichtige Wetter und der Umstand genannt, dass »Bandaneira« einen zu nördlichen Curs hielt. Ob bei dieser Beurtheilung die Windrichtung und die Unkenntniss des Capitäns mit Bezug auf das Fahrwasser genügend berücksichtigt worden sind, entzieht sich unserer Beurtheilung. Wir erinnern aber daran, dass ein Drehen des Windes von SW. (der Wind war SSW) auf NW. während des Winters in der Nordsee keine Seltenheit ist. Wenn der Capitän — was wir allerdings nicht wissen — diese gefährliche Eigenthümlichkeit der Windzirkulation bei der Festsetzung seines Curses in Berücksichtigung zog, dann ist ihm hierfür umsoweniger ein Vorwurf zu machen, als in englischen »sailing directions« behauptet wird, dass sich ein Lootsenschooner in der Nähe von Helgoland aufhalte. Und hiermit sind wir am springenden Punkt unserer Ausführungen und der bedeutsamen Anregung, die das Hamburger Seeamt gegeben hat:

> »Es wäre sehr erwünscht, ... wenn in Helgoland ein Lootsenschooner stationirt würde . . . . . .«

Wer nicht weiss, wie der Lootsendienst vor der Elbe nach strikten Vorschriften im Rahmen eines bestimmten vorgeschriebenen Programms versehen wird, einer Routine, von der ohne allgemeine Störung nicht abgewichen werden darf, — der könnte glauben, es bedürfe nur einer Anregung und einer der Lootsenschooner nimmt unter Helgoland seine Station ein. Oder er ändert seine Position so nördlich, dass er Segler, die aus begreiflichen vorhin genannten Gründen die allzugrosse Nähe der gefährlichen südlich gelegenen Küste fürchten, zu sichten vermag, wenn diese, wie »Four Winds«, »Bandaneira« u. a. m. sich in der Erwartung nördlicher halten, bei Helgoland einen Lootsen zu bekommen. Ein derartig ausgesprochener Wunsch würde aber, wie gesagt, nicht den gewünschten Zweck erfüllen.

Nach einer Verordnung des Senats zu Hamburg, die in Uebereinstimmung mit der Kaiserlichen Marine getroffen ist, haben die Lootsenschooner folgende Stationen:

1) Ein Schooner in Sichtweite östlich des Borkum Riff-Feuerschiffs,
2) ein Schooner auf der Höhe von Norderney,
3) ein Schooner in Sichtweite nördlich des Weser-Feuerschiffs,
4) ein Schooner zwischen Helgoland und der Elbe,
5) ein Schooner in der Nähe der Wester-Till-Tonne.

Der sechste Schooner geht nach beschaffter Ausrüstung und Instandsetzung seewärts und löst denjenigen Schooner ab, welcher an der Reihe ist zur Neuausrüstung in den Hafen zu kommen.

Es wäre nun die Frage zu beantworten, welcher der Schooner müsste so verlegt werden, dass auch aus Furcht vor Strandung zu nördlich stehende Segler, deren Führer mit dem Fahrwasser unbekannt sind, jederzeit bei sichtiger Witterung einen Lootsen erhalten können. No. I und II schalten ohne weiteres aus, ebenso No. IV, da dieser Schooner hauptsächlich für die von Norden kommenden Schiffe bestimmt ist. Die Station No. III. darf auch keine Veränderung erfahren, denn sollte der Schooner in nördlicher Richtung ausserhalb der Sichtweite des Weser-Feuerschiffs stationär werden, dann läge er auch ausserhalb der Sichtweite der Dampferroute und No. V. wäre dann kaum in der Lage, den Ansprüchen einkommender Dampfer so zu entsprechen, wie es ohne Verkehrsstörung erforderlich ist. Und für die Nothwendigkeit, No. V auf seiner Station zu behalten, lassen sich ähnliche Gründe anführen. Der Lootsendampfer und die zwischen dem ersten und zweiten Feuerschiff stationirte Lootsengalliot wären nur schwer im Stande, der Anfrage nach Lootsen zu begegnen, wenn der wohl am Meisten in Anspruch genommene Schooner bei der Wester Till-Boje, dicht unter Helgoland, also ausserhalb der Sichtweite der Dampferroute stationirt würde.

Was bleibt demnach zu wünschen übrig? Entweder eine Berücksichtigung der Anregung des Seeamtes, unmittelbar an der Küste Helgolands ein fest- aber stets zum Ausgehen bereit liegendes Lootsenfahrzeug anzuschaffen, oder einen sechsten Lootsenschooner etwa in westsüdwestlicher Richtung unweit von Helgoland zu stationiren.

Wir glauben nun, dass ein festliegendes Fahrzeug, wie es vom Seeamt gewünscht wird, nicht immer den Zweck seiner Existenzberechtigung zu erfüllen vermag, Da seine Thätigkeit doch wohl nur in Anspruch genommen werden soll, wenn ein verirrter Segler bei unsichtigem Wetter in grosser Nähe der Insel anscheinend dicht vor einem Unfall steht, — so würde ein erfolgreiches Eingreifen des Lootsenfahrzeuges in den meisten Fällen nicht möglich sein. Denn ehe sich ein Lootse — besonders bei schwerem Wetter — vom Lande aus an Bord des draussen herumkreuzenden Seglers begiebt, wird die Catastrophe, wenn sie schon im Anzuge war, meistens stattgefunden haben.

Zweckentsprechender scheint uns die Stationirung eines sechsten Schooners, der zwar nicht lediglich auf Segler angewiesen ist, die aus Unkenntniss des Fahrwassers oder aus anderen Gründen zu nördlich stehen, der aber andererseits hauptsächlich seinen Zweck in der Abgabe von Lootsen an Segler sieht und nicht, wie es aus allzu begreiflichen Gründen recht oft geschieht, Dampfer den Seglern vorzieht, wenn beide in Sicht sind. Nach den verschiedenen Mittheilungen, die uns von Segelschiffs-

capitänen zugegangen sind, glauben wir, ein solcher Schooner würde von den Segelschiffen reichlich in Anspruch genommen werden, — wenn sein Zweck und die genaue Lage seiner Station in den weitesten Kreisen verbreitet wäre.

Chronometer-Controlle.

Es ist neulich in den »Ann. d. Hyd.« gesagt worden, es sei für Zwecke der Chronometer-Controlle genügend, wenn man nach gewöhnlicher Zeitbestimmung aus einzelnen Höhen die Resultate 2er in der Nähe des 1ten Vertikals beobachteter Höhen, erst mit einander, und dann mit der gegebenen Länge eines Ankerplatzes vergleiche.

Weil die Breite bekannt ist, so sei das die geeigneteste Controlle für die Richtigkeit der Beobachtungen und des hiervon abzuleitenden Standes des Chronometers, da ja gerade die meisten Häfen, die von Schiffen angelaufen werden, sich durch einen östlich oder westlich freien Seehorizont auszeichnen.

Weil die Sache für die Nautik und Schiffahrt nicht ohne Bedeutung ist, so dürfte eine Untersuchung wie die nachstehende nicht ganz überflüssig sein.

Angenommen, ein Schiff ankert in einem mit östlich freiem Seehorizonte gelegenen Hafen, dessen Position durch Peilungen auf 36° 40′ S und 56° 20′ W festgestellt worden ist.

Ferner sei angenommen, dass der geschätzte Stand des Chronometers richtig ist und dass der Einfachheit halber

$D = 20° 14′ N$ und Zeitgleichung $= + 6^m 8^s$

sich in der Zwischenzeit nicht ändern, dann folgt durch Rechnung, dass die nachstehenden Höhen nebst den nach dem Chronometer abgeleiteten zugehörenden M.G.-Zeiten mit der Lage des Ortes im Einklang sind.

M.G.-Zt. $= 11^h 33^m 0^s$ $h' = 6° 40′$ $\sin h' = 11609$
» $= 12^h 21^m 0^s$ $h = 14° 30′$ $\sin h = 25038$

Denn zufolge der gewöhnlichen Zeitbestimmung aus einzelnen Höhen ist hiernach

die 1te Länge $= 56° 20′$ W
» 2te » $= 56° 20′$ W

Gesetzt nun, ein Beobachter auf dem Schiffe hätte für obige M.G.-Zeiten, lediglich wegen Kimmerhöhung und Instrumentalfehler, beide Höhen 5′ zu klein, mithin

$h = 14° 25′$ $\sin h = 24897$
$h' = 6° 35′$ $\sin h' = 11465$
$m = 13432$

gemessen, so erwarten wir nunmehr, dass er nach Anleitung jener Controlle (An. d. Hyd.) aus den Beobachtungen alle Zustände entwickeln kann, die wir als kritische Zuschauer nach den obigen Voraussetzungen bereits kennen. D. h. aus den Beobachtungen erwarten wir den Nachweis, dass beide Höhen 5 zu klein sind, dass aber der Stand des Chronometers richtig ist.

Weil die Rechnung zeigt, dass nach diesen Höhen

die 1te Länge $= 56° 27′$ W
» 2te » $= 56° 28′$ W

ist, so ist leicht einzusehen, dass die gedachte Controlle nicht genügt.

Denn wegen der nahen Uebereinstimmung beider Längen wird der Beobachter nach obiger Controlle vielmehr verleitet werden, anzunehmen, dass beide Höhen fast richtig sind, dass aber der wirklich richtig geschätzte Stand des Chronometers $= - 30$ s. falsch ist.

Weil auf solche Weise ein richtiges Chronometer für einen weiteren Theil der Reise irreführend werden könnte, so gebe ich nachstehend eine rationellere Controlle

Nach der Beobachtung ist:

$v'_1 = 0^h 24^m 0^s$ $m'_1 = 06716$

mithin

$\log \sec \varphi \sec D = 0.12342$
» $\operatorname{cosec} v'_1 = 0.98077$
» $m'_1 = 8.82711$
» $\sin \frac{t' + t}{2} = 9.93130$

$\frac{t' + t}{2} = 3^h 54^m 28^s$ O
$t' = 4^h 18^m 28^s$ O $t = 3^h 30^m 28^s$ O
W.Zt. $= 7^h 41^m 32^s$ am
Ztgl. $= + 6^m 8^s$
M.Zeit $= 7^h 47^m 40^s$ am
M.G. Z. $= 11^h 33^m 0^s$ am
Länge $= 3^h 45^m 20^s = 56° 20′$ W.

Weil die Douwe'sche Linie den Ort der nahe übereinstimmenden beiden Längen nicht durchläuft, so ist gewiss, dass die Höhen falsch sind.

Man darf nun zwar mit grösserer Wahrscheinlichkeit annehmen, dass beide Höhen in gleichem Sinne gleich fehlerhaft sind, weil beide falsche Längen übereinstimmen, allein Gewissheit kann erst eine 2te D. L. geben.

Es sei demnach vorausgesetzt, der Beobachter hätte 12^m 4^s nach der letzten Höhe eine dritte Höhe $h° = 16° 15′$ gemessen und bezüglich der 1ten Höhe h' gefunden.

$v'_1 = 0^h 30^m 2^s$ $\sin h° = 27984$
$\sin h' = 11465$
$m = 16519$
$m'_1 = 08259$

so ist

$\log \sec \varphi' \sec D = 0.12342$
» $\operatorname{cosec} v''_1 = 0.88382$
» $m'_1 = 8.91693$
» $\sin \frac{t° + t'}{2} = 9.92417$

$\frac{t° + t'}{2} = 3^h 48^m 28^s$ O
$t' = 4^h 18^m 30^s$ O

Weil die beiden t' fast identisch sind, mithin 2 D. L. in dem gegebenen richtigen Breitenparallel 36° 40′ S., als 3te Linie, auf 56° 20′ W Länge zusammen laufen — wie ich es ähnlich in der »Hansa« auf Seite 438 als selbstverständlich voraus gesetzt habe — so ist damit erwiesen, dass die Höhen mit einem constanten Fehler behaftet sind, während der Stand des Chronometers richtig ist.

Weil ausser der Breite nunmehr auch die richtigen Stundenwinkel bekannt sind, so ist obiger Fehler leicht $= + 5′$ zu ermitteln, womit das vorgelegte Problem richtig und vollständig gelöst ist.

Ich gestatte mir deshalb, hier nochmals auf die gewaltige kritische Kraft der Douwe'schen Linie hinzuweisen. »Hansa« 1900 Seite 330.

Sollten für fünf- oder gar vierstellige Logarithmentafeln bei grösseren Bögen des $\frac{t' + t}{2}$, wegen des langsameren Wachsens des $\sin \frac{t' + t}{2}$, Bedenken eintreten, so setze man

$$\sin \frac{t' + t}{2} = tang\ A$$

dann wird die Gleichung:

$$tang \left(45° - \frac{t' + t}{4}\right) = \sqrt{tang\ (45° - A)}$$

alle Schwierigkeiten leicht beseitigen.

Blankenese, am Neujahrstage 1902.

H. Heyenga.

Bestand der hamburgischen Rhederei am 1. Januar 1902.

(Zusammengestellt von J. C. Toosbuy und Aug. v. Appen, Schiffsbesichtiger.)

Die Seglerflotte betand am 1. Januar aus 333 Fahrzeugen mit 687 721 cbm oder 242 765 N.-R.-T., gegen 307 bezw. 678 493 cbm oder 239 508 T. im Vorjahre. Das bedeutet eine Zunahme von 26 Schiffen mit 9227 cbm oder 3257 T. Jedenfalls eine sehr erfreuliche Erscheinung den Segelschiffspark, statt vermindert, wie es überall in den letzten Jahren der Fall war, vergrössert zu sehen. Wenn es auch auf Kosten der Seglerflotten anderer Länder geschehen ist, denn eine Zunahme der Segelschiffe im Allgemeinen, sofern alle Nationen in Betracht kommen, hat nicht stattgefunden. — Eine ganz erhebliche Vergrösserung hat die hamburgische Dampferflotte im Laufe des letzten Jahres erfahren, nämlich 45 Schiffe mit 445 274 cbm Br.-R.-T. gleich 157 182 Br.-R.-T. oder 95 486 Netto, Ihr Bestand war am 1. Januar 531 Schiffe mit einem Brutto-Raumgehalt von 3 837 581 cbm oder 1 354 666 R.-T., was einem Nettogehalt von 2 390 710 cbm oder 843 921 R.-T. gleich kommt.

Die Gesammtflotte, einschliesslich der 130 Segel- und 10 Dampf-Hochseefischer-Fahrzeuge von 4100 bezw. 327 N.-R.-T., bestand demnach aus 1004 Fahrzeugen mit 1 091 113 N.-R.-T., die sich auf folgende Gattungen erstrecken:

205	Segelschiffe	207 968 N.-R.-T.
54	Segelschleppschiffe	17 182 »
61	Leichter	17 400 »
13	Sport- und Vergnügungs-Fahrzeuge	215 »
472	Dampfschiffe	842 966 »
50	Seeschleppdampfer	955 »
130	Hochseefischereisegler	4 100 »
10	Hochseefischereidampfer	327 »

Nach derselben Quelle befanden sich am 1. Januar 1902 im Bau für hamburgische Rhedereien: 3 Segelschiffe mit 10 450 T. Netto und 32 Dampfschiffe mit 145 960 T. Brutto Raumgehalt. Hiervon fallen auf:

Hamburg-Amerika Linie (4 in Hamburg, je 2 in Flensburg und Vegesack, 1 in Rostock, 2 in England)	11	D. mit	89 150 T.
Deutsche Levante-Linie (3 in Rostock, je 1 in Hamburg, Lübeck und Helsingör)	6	» »	13 150 »
Woermann Linie (4 in Hamburg)	4	» »	12 800 »
D. D. Ges. »Kosmos« (2 in Hamburg)	2	» »	10 500 »
Hamburg-Südamerikanische D.-Ges. (2 in England)	2	» »	8 260 »
Deutsche Ostafrika-Linie (1 in Flensburg)	1	» »	5 700 »
H. M. Gehrkens (1 Copenhagen, 2 Helsingör)	3	» »	3 500 »
A. Kirsten (1 England)	1	» »	1 250 »
Gerhard Fr. Hey (1 Lübeck)	1	» »	1 000 »
Nord-Ostsee-Rhederei (1 Rostock)	1	» »	600 »
F. Laeisz (1 Geestemünde)	1	S. mit	5000 N.-R.-T.
B. Wencke Söhne	1	» »	3150 »
Knöhr & Burchard Nfl. (1 England	1	» »	2300 »

Mittheilungen von nautischem Interesse,

kurze Angaben aus den neuesten Consulats- und Capitäns-Fragebogen.*)

Jamaica. Capitän Lorentzen, Dampfer »Hungaria« berichtet: In Jamaica's Häfen beträgt das Lootsengeld wie folgt: Das Lootsengeld wird in Jamaica bezahlt nach first- und second ports rates. Nach first ports rates wird das Lootsengeld bezahlt in: 1) Kingston, und zwar für einkommende Schiffe £ 1.2.6 für die ersten 7 Fuss Tiefgang und 3 sh mehr für jeden weiteren Fuss Tiefgang; für ausgehende Schiffe 2 sh für jeden Fuss Tiefgang. 2) Salt river, Old Harbour, Savannah la Mar und Falmouth Harbour, und zwar für einkommende Schiffe £ 1.2.6 für die ersten 7 Fuss Tiefgang und 3 sh mehr für jeden weiteren Fuss; für ausgehende Schiffe 14 sh für die ersten 7 Fuss und 3 sh mehr für jeden weiteren Fuss Tiefgang In allen übrigen Häfen Jamaicas wird das Lootsengeld nach second ports rates entrichtet, und zwar: für einkommende Schiffe 15 sh für die ersten 7 Fuss Tiefgang und 2 sh mehr für jeden Fuss darüber; für ausgehende Schiffe 12½ sh für die ersten 7 Fuss Tiefgang und 1½ sh für jeden Fuss darüber. Jeder angebrochene Fuss Tiefgang zählt für voll. Diese Taxe bezieht sich nur auf Dampfer; Segelschiffe haben das Doppelte zu bezahlen. Ausserdem ist der Lootse berechtigt von den bei Nacht ein- oder ausgehenden Schiffen 30 sh extra zu fordern.

Norfolk Va. Capitän Carl Sander, Dampfer »Hermann« berichtet über Lootsenwesen: Die Lootsendampfer führen bei Tage die Flagge P mit Sternen und Nachts ein weisses und rothes Licht, auch zeigen sie Blaufeuer. Dampfersignal für die Norfolk-Lootsen ist ein langer Ton mit darauf folgendem kurzem Tone der Dampfpfeife. Lootsenstation ist nahe bei Cap Henry. Der Lootse kam dem Dampfer »Hermann« 2 Sm. ausserhalb des Caps entgegen. Für Seelootsen besteht Lootsenzwang, auch muss Lootsengeld bezahlt werden, wenn kein Lootse an Bord genommen wird. Lootsengeld beträgt 4,50 $ für den Fuss Tiefgang; Dampfer, die nur Kesselkohlen nehmen, zahlen die Hälfte. Schleppdampfer. Dampfern, die nur Kesselkohlen nehmen, wird ein Schlepper von den Kohlenlieferanten frei gestellt, um das Schiff an die Kohlenbrücke zu bringen. »Hermann« musste einige Stunden ankern, bevor ein Platz an der Kohlenbrücke frei wurde. Der Ankerplatz war gut. Hafenunkosten. Ausser Lootsengeld wurde bezahlt an das Zollamt 5,00 $, an das Gesundheitsamt 7,00 $, an das Consulat 2,28 $. Für Wache an Bord zur Verhütung von Mannschaftsentweichungen 15,00 $ den Tag. Trinkwasser wird durch Wasserboote (Dampfer) längsseit gebracht, jedoch sollen die Kohlenbrücken mit Wasserleitung versehen werden. Preis ¼ c die Gallone. Kesselkohlen sind jederzeit zu haben; es empfiehlt sich jedoch, vom letzten Hafen aus den Bedarf und die Zeit der Ankunft brieflich mitzutheilen. »Hermann« nahm in 12 Stunden etwa 300 T. Von Sonnabend Nacht um 12 bis Sonntag Nacht 12 Uhr werden unter keinen Umständen Kohlen abgegeben; wenn ein Schiff Sonnabend nicht fertig geworden ist, muss es bis Montag warten. Quarantäne. Aerztlicher Besuch muss abgewartet werden, jedoch kommt der Arzt den Schiffen bis zum Canal entgegen. Schiffe von Westindien und von verseuchten Häfen werden ausserhalb des Canals in Quarantäne gelegt. Mannschaftsentweichungen kommen häufig vor, die Leute werden von den Heuerbaasen mit Gewalt von Bord geholt. Man kann sich dagegen nur durch Wache von Land schützen.

Huelva. Die Rio Tinto- und die städtische Landungsbrücke werden jetzt electrisch beleuchtet. Ein hydraulischer Krahn ist an der Rio Tinte-Brücke aufgestellt worden. Geplant ist der Bau eines 400 m langen und 1800 m breiten Quais, der bei der städtischen Brücke beginnen soll; diese wird dann für kleinere Schiffe beibehalten. Acht electrische Krähne zum gleichzeitigen Beladen von 4 Dampfern sollen aufgestellt werden.

*) Mitgetheilt von der Deutschen Seewarte in ihrer Nordatlantischen Wetterausschau für December.

Vermischtes.

Das am 3. Januar im »Reichsanzeiger« veröffentlichte Gesetz zur Abänderung der **Strandungsordnung** enthält u. A. folgende Bestimmungen: Der § 25 erhält folgende Fassung: »Wird die Schiffahrt dadurch beeinträchtigt, dass in einem Fahrwasser, auf einer Rhede, oder in einem Hafen ein Schiff oder Wrack hülflos treibt oder gestrandet oder gesunken ist, oder Anker oder sonstige Gegenstände auf den Grund gerathen, so ist die Behörde befugt, die Beseitigung des Hindernisses zu veranlassen. Sobald die Behörde eingeschritten und dies öffentlich erkennbar oder den Betheiligten bekannt gemacht ist, darf ohne Genehmigung der Behörde das Hinderniss nicht mehr beseitigt und von dem Schiff oder Wrack nichts mehr fortgeschafft werden. Zur Deckung der Kosten der Beseitigung kann die Behörde die beseitigten Gegenstände öffentlich verkaufen, soweit nicht Sicherheit gestellt wird. Dieses Recht erstreckt sich im Falle der Beseitigung eines Schiffes oder Wracks auch auf alle Gegenstände, welche zur Zeit des Einschreitens der Behörde auf dem Schiffe oder Wracke vorhanden waren, mit Ausnahme der Habe der Schiffsbesatzung, des Reiseguts der Reisenden und der Post. Gegenstände, welche dem Reiche oder einem Bundesstaate gehören, sind zunächst der zuständigen Verwaltung gegen Erstattung des Werthes zur Verfügung zu stellen. Mit dem nach Abzug der Beseitigungskosten etwa verbleibenden Ueberschusse des Erlöses ist nach den §§ 16, 19 zu verfahren. Nach fruchtlosem Aufgebotsverfahren (§ 26) fällt der Ueberschuss der Seemannscasse oder in Ermangelung einer solchen der Armencasse am Sitze der Behörde zu. Wird durch einen der im Abs. 1 bezeichneten Vorgänge die Gefahr einer Beeinträchtigung der Schiffahrt herbeigeführt, so ist der Schiffer, in dessen Ermangelung oder Verhinderung sein Stellvertreter verpflichtet, dem nächsten Strandamt unverzüglich Anzeige zu erstatten.«

Hamburgs Seeschiffahrt. Das Handelsstatistische Bureau ist bereits heute in der Lage, den Ausweis über den Seeschiffsverkehr in Hamburg für das verflossene Jahr mitzutheilen. Derselbe weist wiederum eine sehr stattliche Steigerung auf. Es betrug nämlich die Zahl der angekommenen Schiffe und ihr Tonnengehalt:

1901	12 847	Schiffe	= 8 383 000	Reg.-Tons
1900	13 102	»	= 8 038 000	»
1899	13 312	»	= 7 706 000	»
1895	9 443	»	= 6 254 000	»
1890	8 176	»	= 5 203 000	»

und bei den abgegangenen Schiffen:

1901	12 823	Schiffe	= 8 352 000	Reg.-Tons
1900	13 109	»	= 8 050 000	»
1899	13 336	»	= 7 780 000	»
1895	9 446	»	= 6 280 900	»
1890	8 185	»	= 5 214 000	»

Nach der von Lloyds soeben veröffentlichten Zusammenstellung über die **Schiffsverluste im zweiten Quartal des Jahres 1901** betrug der Gesammtverlust an Dampfern und Seglern über 100 Br.-R.-T. insgesammt 116 Schiffe mit 136 235 T. Von diesen waren 43 Dampfer mit 50 619 Netto- und 81 788 Brutto-Reg.-T. und 73 Segler mit 54 447 T. Von den 43 Dampfern waren 24 mit 56 786 Br.-Reg.-T. Engländer; Amerikaner 1 mit 524 T., Holländer 2 mit 2292 T., Franzosen 1 mit 1231 T., Deutsche 6 mit 10 269 T., Norweger 4 mit 4758 T., Russen 1 mit 1250 T., Spanier 1 mit 1775 T., Schweden 1 mit 183 T., aus sonstigen europäischen Ländern 2 mit 2720 T. Nach dem Material waren 18 mit 44 934 T. aus Stahl und 22 mit 35 434 T. aus Eisen, 3 mit 1420 T. aus Holz oder als Compositionsschiffe erbaut. Von den 73 verlorenen Segelschiffen waren 12 Engländer mit 15 646 T., 5 mit 2835 T. aus den englischen Colonien, 11 Nordamerikaner 7563 T., 1 Oesterreicher mit 479 T., 1 Däne mit 344 T., 7 Franzosen mit 4094 T., 5 Deutsche mit 5272 T., 4 Italiener mit 1993 T., 18 Norweger mit 12 096 T., 1 Russe mit 321 T., 4 Schweden mit 1354 T. etc. Nach dem Material waren 4 mit 11 476 T. aus Stahl, 12 mit 13 790 T. aus Eisen und 57 mit 29 181 T. aus Holz oder als Compositionsschiffe erbaut.

Die Auswanderung über Bremen betrug:

	Deutsche	Andere	Zusammen
im Jahre 1901	9 143	101 463	110 606
» 1900	9 073	86 888	95 961
» 1899	8 988	77 084	86 072

und zwar:

nach	1901	1900	1899
Grossbritannien	4398	6 102	5 421
Canada	369	287	271
den Ver. Staaten	103 214	87 537	77 667
Brasilien	85	191	734
den La Plata Staaten ...	1 854	1 303	1 264
Afrika	456	341	559
Australien	230	200	156

Im Reisebericht S. M. S. »Zieten« dem deutschen Fischereikreuzer in der Nordsee findet sich über den **Aussencanal von Emden** folgende Bemerkung: »Das Ein- und Auslaufen in den Aussencanal ist nicht sehr bequem, weil in dem an sich schon engen Fahrwasser vor und in dem Canal zur Zeit zahlreiche Baggerfahrzeuge in Thätigkeit sind. Auch für das Drehen des Schiffes im Canal macht sich der starke Verkehr kleiner Schiffe sowie das Fehlen leicht zugänglicher Poller störend bemerkbar.«.

Schwedens Leuchtfeuerwesen leidet, wie die »Göteb. Handels und Sjöf. Tid.« schreibt, unter dem Mangel an Geld. Was die Feuerschiffe angeht, hat man in den letzten Jahren eine Anzahl als untauglich ausrangiren müssen, und dadurch ist Mangel an Schiffen entstanden. Mit Bezug auf den Bau von Leuchtthürmen äussert die Lootsendirection, dass es eine ganze Reihe Arbeiten giebt, die höchst erforderlich seien sowohl mit Rücksicht auf die Küstenfahrt, als auf die ausländische Schiffahrt. Es wird angeführt, dass ein grosser Theil der alten schwedischen Leuchtfeuer einer grösseren Lichtstärke und moderneror Typen bedarf, um auf die Höhe der Leuchtfeuer in den Nachbarländern gebracht zu werden, und dass der vermehrte Verkehr in der Provinz Norrland ein verbessertes Leuchtfeuerwesen und bessere Abgrenzung des Fahrwassers im bottnischen Meerbusen erforderlich macht. Hierzu kommt ferner der Unterhalt des weitläufigen Materials des Lootsenwesens, das in den letzten Jahren etwas vernachlässigt worden ist und daher jetzt um so mehr erfordert. In Veranlassung der grösseren Ausgaben und zur Anschaffung eines Feuerschiffes an der Südspitze der Insel Oxland sowie zum Ersatz des cassirten Feuerschiffes auf dem Fumegrund schlägt die Lootsendirection vor, dass von vorhandenen Geldmitteln ein Betrag von 300 000 Kronen bewilligt werde.

Ueber den **Levantehandel** äussert sich die Hamburger Handelskammer in ihrem Jahresbericht: »Wenn auch der Handel mit der Levante in diesem Jahre durch Ausbrüche der Pest und dadurch bewirkte Quarantänen manche Störung erlitten hat, so sind doch im Ganzen die Handelsbeziehungen zu jenen Ländern im erfreulichen Wachsen begriffen. Zu einem wesentlichen Theile gebührt das Verdienst hierfür der

Deutschen Levante-Linie, die nicht nur den weitverzweigten Verkehr mit den dortigen Handelsplätzen mit aller Sorgfalt zu vermitteln bestrebt ist, sondern auch durch weitere Ausdehnung ihrer Fahrten dem Handel neue Gebiete zu erschliessen sich bemüht. So ist z. B. Syrien, das bis dahin so gut wie garnicht am deutschen Handel betheiligt war, nachdem es in den Kreis der regelmässigen Fahrten der Levante-Linie einbezogen ist, alsbald in einen verhältnissmässig lebhaften Güteraustausch mit Deutschland getreten, ein neuer Beweis dafür, dass der Handel stets der Flagge folgt.«

Die Hamburger Seeschiffahrt seit zwei Jahrzehnten. Im Jahre 1901 sind in den Hafen 12 847 Schiffe mit 8 383 000 Reg.-T. Der Schiffsverkehr hat seit dem Jahre 1900 wiederum beträchtlich zugenommen, um 345 000 Tonnen, von 1899 zu 1900 nur um 272 000 Tonnen, wenngleich die Zahl der Schiffe um 255 zurückgegangen ist. Die Hamburger Rhederei bemüht sich, mit immer grösseren eigenen Schiffen den Hauptheil des Verkehrs im heimischen Hafen zu bewältigen. Dadurch wurden eine Anzahl kleinerer Fahrzeuge überflüssig gemacht und zwar 1901 189 Dampfer und 66 Segler, während die verfügbare Tonnage der Dampfer um 296 000 Tonnen, der Segler um 49 000 Tonnen gewachsen ist. Der Höhepunkt der Schiffszahl liegt 1899 mit 13 312. Der gewaltige Verkehr des Hamburger Hafens hat sich hauptsächlich in den letzten beiden Jahrzehnten so ausgedehnt. Im Jahre 1880 waren noch nicht halb so viele Schiffe und noch nicht ein Drittel der jetzigen Tonnage vorhanden. 1880 liefen erst 6024, 1885 6790, 1890 8176, 1895 9443 Schiffe gegenüber 1901: 12 847 in den Hamburger Hafen ein. Die Tonnage wuchs gleichzeitig von 1880: 2,8 auf 1885: 3,7, 1890: 5,2, 1896: 6,3 1901: 8,4 Millionen. Im Jahre 1901 kamen nach Hamburg aus deutschen Häfen 4570 Schife mit 759 000 Tonnen, aus anderen europäischen Häfen 6665 Schiffe mit 4 010 000 Tonnen, aus Amerika 1117 Schiffe Schiffe mit 2 597 000 Tonnen, aus Afrika 203 Schiffe mit 288 000 Tonnen, aus Asien 241 Schiffe mit 588 000 Tonnen, aus Australien 51 Schiffe 141 000 Tonnen. Unter der Schiffszahl aus deutschen Häfen sind 3120 oder über $^{2}/_{3}$ Segler, aus anderen europäischen Häfen 670 oder $^{1}/_{10}$ der Schiffe, aus Amerika 307 oder $^{2}/_{11}$; aus Afrika kam kein Segler, aus Asien ebenfalls keiner, aus Australien 6 oder noch nicht $^{1}/_{9}$ der Schiffszahl.

Durchschnitt des Witterungs-Characters (Epoche 1883 bis 1893.) Im Januar ist der Ocean nördlich vom grossen Dampferwege der Tummelplatz der grossen cyklonalen, um Druckminima kreisenden Luftwirbel, an deren Südrande kleinere Theilwirbel mit der vorherrschenden westlichen Luftströmung ostwärts ziehen, die auf dem Dampferwege einen schnellen Wechsel von südwestlichen und nordwestlichen Winden hervorrufen. Dieser Wechsel von Ausschiessen nach W, NW und N und Krimpen nach W, SW, S oder SO geht viel rascher vor sich auf den nach W bestimmten Dampfern, die den Wirbeln entgegenfahren, als auf den nach Europa bestimmten, die mit ihnen laufen; die Schnelldampfer überholen sogar oft die Wirbel und haben dann entgegengesetzte Windänderung. Die Anticyklonen oder Hochdruckgebiete (Druckmaxima) liegen meist südlich vom Dampferwege nach New-York; der Dampferverkehr nach Westindien durchschneidet sie. Nicht selten aber treten sie auch in 45° — 70° N.-Br. Hochdruckgebiete auf, die dann auf der Route Canal-New York östliche Winde hervorrufen. Die Schwankungen des Barometers im Norden sind sehr gross und selbst im Mittel ganzer Monate zeigt sich im Januar der Luftdruck auf der Mitte zwischen dem Canal und New York 1886 um 15 mm höher, als 1885 (769 gegen 754 mm). Dieselbe vorwaltende Fortpflanzung nach Osten, die die einzelnen Wirbel zeigen, macht sich auch im Gesammtcharacter längerer Zeitabschnitte bemerkbar. Ist z. B. in einer Decade besonders niedriger Luftdruck auf dem Ocean, so ist ein solcher oft in der darauf folgenden an der Westküste Europas zu finden, in der zweitfolgenden in Centraleuropa etc. Mit der Vertheilung des Luftdrucks hängt aber bekanntlich die der Winde, der Temperatur und der Feuchtigkeit zusammen. Wir sehen so allmählich die grossen Witterungserscheinungen über den Raum des Nordatlantik fortwandern, aber unter fortwährendem Umgestalten, Entstehen und Verschwinden, sodass eine Vorauserkennung noch äusserst unsicher ist.

(Wetterausschaukarte der Seewarte.)

Die Entstehung des ältesten Thermometers. In den »Philosophical Transactions« vom Jahre 1701 findet sich ein Aufsatz, in dem der Vorschlag gemacht wird, einen Wärmemesser herzustellen, der sich auf die Temperatur des menschlichen Blutes beziehe. Der Name des Verfassers ist nicht angegeben, aber Lord Kelvin meint, dass kein Geringerer als Isaak Newton ihn geschrieben haben müsse. Der Artikel ist lateinisch verfasst und trägt den Titel »Scala graduum Caloris«. Schon vor dieser Zeit war von einigen Forschern der Versuch zur Herstellung eines Thermometers gemacht worden, die Ergebnisse waren aber von geringem Werth geblieben. Newton selbst, wenn er der Verfasser jenes Aufsatzes gewesen ist, benutzte Leinsamöl in einer Glasröhre und beobachtete dessen Stand in der Röhre bei der Temperatur verschiedener Flüssigkeiten. Er sagt darüber: »In der ersten Reihe haben wir den Grad, bei dem Wasser zu gefrieren beginnt, als niedersten Grad angegeben, wonach die äusserliche Wärme eines menschlichen Körpers 12 Grad ist. Die Hitze des kochenden Wassers ist fast dreimal grösser als die des menschlichen Körpers, nämlich 34 Grad. Damals war das Duodecimalsystem so allgemein in Gebrauch, dass es für Newton so gut wie selbstverständlich war, für die Temperatur des menschlichen Körpers die Zahl 12 über den Nullpunkt zu wählen. Einige Jahre später stellte dann Fahrenheit sein Thermometer her und folgte Newtons Angaben in allen wesentlichen Punkten. Er benutzte ebenfalls die Temperatur des menschlichen Körpers als Ausgangspunkt und zählte von da an nach oben und unten, nur nahm er als Nullpunkt die Temperatur eines Gemisches von Eis und Salz. Von diesen Nullpunkt bis zur Körpertemperatur zählte er 24 statt 12 Grade, wobei der Gefrierpunkt des Wassers auf die Zahl 8 zu liegen kam, der Siedepunkt auf die Zahl 53. Später teilte er dann zum Zwecke der Uebersichtlichkeit jeden Grad noch in 4 Teile, und so entstand das älteste Thermometer, bei dem der Gefrierpunkt auf die Zahl $4 \times 8 = 32$, die Temperatur des menschlichen Körpers auf die Zahl $4 \times 24 = 96$ und der Siedepunkt auf die Zahl $4 \times 53 = 212$ zu liegen kamen. Wenn auch, sagt S. Wilks, hoffentlich diese älteste Scala des Fahrenheit-Thermometers von der bequemsten des Celsius ganz verdrängt werden wird, so verdient es doch zweifellos Interesse, zu erfahren, wie diese älteste Einrichtung eines der meist benutzten physicalischen Apparate entstanden ist. (Gaea.)

Schiffbau.

Stapelläufe.

Am 28. December lief in Middlesbrough auf der Werft von R. Craggs & Sons der für die Herren August Sanders & Co. in Hamburg und C. Renck in Harburg erbaute stählerne Frachtdampfer **»Hafis«** vom Stapel; er ist 374 Fuss lang, 48 Fuss breit und 30 Fuss 8½ Zoll tief und ist nach der höchsten Classe des Germanischen Lloyds sowie von Lloyds Register construirt und von der Firma Richardsons, Westgarth & Co. in Middlesbrough mit einer Maschine versehen, deren Cylinder Durchmesser von resp. 25, 40 und 60 Zoll bei 48 Zoll Hub haben. Das Schiff wird bei mässigem Tiefgang etwa 7000 T. Schwergut laden können.

Auf der Werft der Actiengesellschaft »Neptun« fand am 28. Dec. der Stapellauf eines für die Rhedereifirma H. C. Horn in Schleswig bestimmten Stahlschraubenfrachtdampfers S. S. 203 statt. In der Taufe erhielt der neue Dampfer den Namen **»Ingrid Horn«**. Der Dampfer ist nach den Vorschriften des Germanischen Lloyd, Classe † 100 A. L., aus bestem Siemens-Martinstahl in den Dimensionen 290×41×21 erbaut worden und wird mit einer dreifachen Expansionsmaschine von 850 H.-P. mit Cylindern von 530×900×1400 mm bei 900 mm Hub ausgerüstet werden.

* * *

Am 5. Januar fand auf der Eiderwerft der Herren Schömer & Jensen, Tönning, der Stapellauf des für die Schleswiger Rhedereifirma H. C. Horn bestimmten Stahlschraubenfrachtdampfers **»Stadt Schleswig«** statt. Die Dimensionen des nach der höchsten Classe des Germanischen Lloyd erbauten Schiffes sind 228 × 33 × × 16. Die Tragfähigkeit soll 1500 T. auf Lloyds Sommerfreibord bei einem mittleren Tiefgange von 14' 9" betragen. Die Maschinen werden 600 Pferdestärken indiziren und dem Schiffe eine Geschwindigkeit von etwa 10 Seemeilen in beladenem Zustande verleihen.

* * *

Jubiläum. Am 2. Januar 1902 blickte Herr Schiffbaudirector Th. Brodsdorff auf eine 25jährige Thätigkeit im Dienste der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft zurück. Das uneingeschränkte Lob, welches die von der Werft gelieferten Dampfer und andere Fahrzeuge bei den Abnehmern und in Fachkreisen gefunden haben, legen ein glänzendes Zeugniss ab von dem Werth der Thätigkeit des genannten Herrn, der heute sowohl im Inlande als im Auslande mit seiner reichen Erfahrung als einer der ersten Vertreter des Schiffbaues anerkannt wird. An der überaus günstigen Entwicklung der Werft hat Herr Director Brodsdorff vermöge dieser seiner Tüchtigkeit einen wesentlichen Antheil.

Kleine Mittheilungen.

Der Kieler Nautische Verein hat die Herren Geheimrath Sartori, Viceadmiral z. D. Aschenborn und Landesversicherungsrath Hansen zu Delegirten für den Nautischen Vereinstag in Berlin, am 17. und 18. Februar, ernannt.

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein.

Sitzung vom 6. Januar. Nach einigen Begrüssungsworten des Vorsitzenden aus Anlass der ersten Sitzung im neuen Jahre, verlas er den Wortlaut des Glückwunsches, den der Verein zum 500jährigen Jubiläum der Schiffer-Gesellschaft in Lübeck gesandt hat, und berichtete kurz über die zahlreichen in der Zwischenzeit zugesandten Eingänge. Unter diesen ist besonders die schriftliche Mittheilung des Herrn Geh. Rath Sartori bemerkenswerth, wonach der Vereinstag am 17. und 18. Februar in Berlin abgehalten werden soll. Der erste Punkt der Tagesordnung »Sturmwarnungssignale bei Nacht« giebt zu lebhaftem Meinungsaustausch Anlass. Nachdem Herr Dr. Herrmann von der Seewarte ein kurzes Referat über die Sturmnachtsignale in anderen Ländern erstattet hat, werden die im letzten Rundschreiben angeführten Vorschläge des Kieler Vereins besprochen und abgelehnt. Einstimmige Annahme findet dagegen ein Antrag durch 2 rothe und ein weisses Licht die Richtung des Windes zu veranschaulichen, und zwar analog den Tagessignalen, sodass das weisse Licht stets die Spitze des Kegels kennzeichnet. Der II. Punkt der Tagesordnung, ebenfalls in Folge einer Anregung aus dem letzten Rundschreiben zur Diskussion gestellt, betrifft die »Ausrüstung der Kauffahrteischiffe mit Hülfsmitteln zur Krankenpflege«. Während im Sinne der Anregung des Vorsitzenden vom Deutschen Nautischen Verein hauptsächlich ein Urtheil über die Bestimmungen der in den einzelnen Bundesstaaten erlassenen Polizeiverordnungen vom 17. März 1899 für Schiffe ohne Arzt auf Reisen innerhalb der räumlichen Grenzen der kleinen Fahrt erhoben ist, beschäftigen sich die meisten Redner, allerdings in sehr interessanter Darstellung, mit dem Reichsgesundheitsgesetz für die Auswandererschiffe. Wegen vorgerückter Zeit konnte ein Beschluss nicht gefasst werden, vielmehr wird die Schlussberathung auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung gestellt. — Nächste Sitzung am 13. Januar.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Die Leitung der am 8. Januar abgehaltenen Versammlung ruhte in den Händen des II. Vorsitzenden Herrn Capt. Rolfs. Derselbe eröffnete die Sitzung mit herzl. Glück- und Segenswünschen zum Jahreswechsel für die Mitglieder, als auch für den Verein. Unter den Eingängen befanden sich neben den periodischen Zeitschriften, zwei Schreiben mit Bezug auf die heutige Tagesordnung, Lokalverordnung für die Elbe. Vor Eintritt in die Tagesordnung erstattet Herr Capt. A. B. C. Voss Bericht über den Verlauf der 500jährigen Jubelfeier der Schiffer-Gesellschaft in Lübeck. — Zur Tagesordnung Lokalverordnung für die Elbe übergehend, zu welcher Berathung einige Lootsen anwesend waren, wurden die darauf bezüglichen Artikel aus dem Jahre 1898 und später, aus der »Hansa« verlesen, welche die Stellungnahme der Seeschiffer- und Lootsenkreise behandeln. Die sich hieranschliessende Debatte zeitigt allerseits, gestützt auf frühere Begründung und neuerdings vorgekommene Unfälle, den dringenden Wunsch für den Erlass einer Lokal-Verordnung. Gleichzeitig wird beschlossen, den Verein Hamburger Rheder und den Verein Hamburger Assecuradeure in einem Schreiben um Unterstützung in dieser Angelegenheit, als in ihrem eigensten Interesse liegend, zu ersuchen. Folgende Resolution wurde darauf von der Versammlung einstimmig angenommen:

»Der Verein Deutscher Seeschiffer bringt die Nothwendigkeit einer Lokalverordnung für die Elbe erneut öffentlich zum Ausdruck, zumal diese mit Bezug auf den gesteigerten Verkehr der grossen, wie auch der kleinen Schiffahrt seit Eröffnung des Kaiser Wilhelm-Canals bedeutend weiter in den Vordergrund getreten ist. Er beschliesst, diese Angelegenheit, in Uebereinstimmung mit den Brudervereinen des Verbandes, auf die Tagesordnung des nächsten Verbandstages in Berlin zu setzen, weil ihm auf seine im Jahre 1898 eingereichte Eingabe an die zuständige hamburgische Behörde von dieser, unter Ablehnung des Gesuchs, erwidert ist, dass eine Lokal-Verordnung für die Elbe von der hamburgischen Regierung nur im Einverständniss mit der preussischen zu Stande kommen könne.«

Hierauf giebt der Vorsitzende bekannt, dass am 29. Jan. d. Js. die General-Versammlung des Vereins stattfinden werde. Anträge für diese Versammlung sind 14 Tage vorher dem Vorstande schriftlich einzureichen. Weiter wird noch mitgetheilt, dass der Verbandstag am 3. März d. Js. in Berlin tagen wird. Laut Bekanntgabe des Festausschusses findet am 1. Februar der Ball des Vereins in den Räumen der Erholung statt. — Nächste Tagesordnung: 1) Wahl der Delegirten für den Verbandstag. 2) Revision des Verbands-Statuts.

Schiffbauthätigkeit in 1901.

Ueber den Schiffbau veröffentlicht der »Glasgow Herald« eine sehr umfassende Uebersicht in einer Specialbeilage. Daraus geht hervor, dass im gegenwärtigen Jahre im Vereinigten Königreich 1223 Schiffe mit einem Gesammttonnengehalt von 1,797,675 Tonnen und 1,476,818 Pferdekraft vom Stapel gelassen worden, im Vergleich mit 1248 Schiffen von 1,660,709 Tonnen und 1,237,626 Pferdekraft im Jahre 1900. Die nahezu vollständigen Ausweise über den Schiffbau des Auslandes ergeben den Stapellauf von 870 Schiffen von 857,690 T., sodass demnach der Gesammtschiffbau des Jahres sich auf 2103 Schiffe mit 2,655,365 T. beziffert. Die Zunahme im Tonnengehalt der fertiggestellten Schiffe gegen voriges Jahr ist 137,000 T. im Vereinigten Königreich und 123,000 in fremden Ländern. Der Schiffbau am Flusse Clyde bleibt an der Spitze aller Schiffbauplätze und ergiebt 511,990 T. gegen 313,137 am Tyne, 312,970 an den Tees, und 370,556 an dem Wear. Die Erzeugung an der Clyde überstieg an Tonnen die Hälfte der im Ausland gebauten Schiffe, und ist fast so umfangreich wie der Bau in den Ver. Staaten und Deutschland zusammen. Die Schiffbauer am Clyde stehen aber in einem Punkte zurück, nämlich in der Höhe der von einer einzigen Firma gebauten Fahrzeuge. Belfast steht diesbezüglich obenan und zwar haben Harland & Wolff daselbst nicht weniger als 92,316 T., worin fünf der sechs grössten Schiffe begriffen sind, deren Stapellauf in diesem Jahre erfolgt ist. Der letztgenannten Firma folgt im Ver. Königreich in Reihenfolge W. Gray & Co. zu Hartlepool mit 82262 T., dann Russell & Co. zu Glasgow mit 58,387 T. Die Amerikanische Gesellschaft hat 81,681 T. verfertigt auf ihren vier Werften in Cleveland, Detroit, Chicago und West Inferior. Unter Berücksichtigung aller Einzelheiten, wie die auf Kriegsschiffe entfallenden Tonnen, sowie Verluste durch Scheitern, und ferner ausrangirte Fahrzeuge, lässt sich annehmen, dass die Kauffahrer der gesammten Welt um ca. eine Million Tonnen vermehrt wurden.

Ungünstig sind die Ausweise über die Frachten, die Ende v. Js. hoch, jetzt jedoch weit niedriger sind, doch sind die Ausweise darüber bislang unvollständig. Jedenfalls jedoch scheint in Schiffen eine Ueberproduction stattgehabt zu haben, und da ist es schliesslich vielleicht nicht als eine Wohlthat anzusehen, dass im Vergleiche mit December v. Js. der Umfang der noch im Bau begriffenen Schiffe ein geringerer ist. So sind unter Lloyds Ueberwachung 397,000 T. im Bau begriffen gegen 450,000 T. um diese Zeit in 1900. Im gleichen Verhältniss steht der im Bau begriffene Schiffbau an anderen Orten. Ueberwiegend sind Dampfschiffe gebaut worden und die Zahl der vom Stapel gelassenen Segelschiffe hat wieder abgenommen. In Deutschland sind 103 Segelschiffe mit 14,214 T. und 138 Dampfer mit 251,646 T. gebaut worden, somit zusammen 265,850 T. gegen 252,533 in 1900. Die Firma Blohm & Voss zu Hamburg hat 7 Dampfer gebaut, deren Tonnengehalt 43,750 gegen 35,099 T. im v. J. Die Vulcan-Gesellschaft zu Stettin hat 5 Dampfer mit 39,088 T. gebaut. Die Flensburger Gesellschaft 2 Segelschiffe von 240 T. und 6 Dampfer von 32,946 T.; Neptun zu Rostock 8 Dampfer von 19,839 T., H. Tecklenborg 1 Segelschiff von 1260 T. und 3 Dampfer von 15,656 T.; der Bremer Vulcan 2 Segler von 172 T. und 4 Dampfer von 16,416 T.; Howaldtswerke 10 Dampfer von 15,916 T.; Henry Koch 9 Dampfer von 12,472 T.; Germania zu Kiel 4 Dampfer von 9145 T.; S. & M. Reiherstieg zu Hamburg 2 Dampfer von 9021 T.; F. Schichau zu Danzig 2 Dampfer von 8755 T.; Gebr. Seebeck zu Bremerhaven 2 Segler von 1430 T. und 6 Dampfer von 5250 T.; Rickmers Reismühlen, Rhederei und Schiffbau zu Geestemünde 2 Dampfer von 5250 T.; Gebr. Sachsenberg zu Rosslau 4 Segler von 1503 T. und 10 Dampfer von 2563 T.; Schömer & Jensen zu Tönning 1 Segler von 198 T. und 3 Dampfer von 2826 T.; Kette Schiffswerft zu Uebigau 5 Segler von 727 T., 13 Dampfer von 2625 T.; Oderwerke M. & S. Stettin 2 Segler von 167 T. und 5 Dampfer von 3078 T.; Kremer & Sohn zu Elmshorn 26 Segler von 2495 T. und 1 Dampfer von 70 T.; J. W. Klawitter zu Danzig 7 Segler von 270 T. und 4 Dampfer von 2266 T.; J. L. Meyer zu Papenburg 2 Segler von 690 T. und 3 Dampfer von 1186 T.; Actien-Gesellschaft Weser zu Bremen 2 Segler von 370 T. und 3 Dampfer von 1410 T.; Union Compagnie zu Dortmund 9 Segler von 1205 Tonnen: H. Brandenburg zu Hamburg 1 Segler von 250 T. und 1 Dampfer von 170 T.; J. H. N. Wichhorst zu Hamburg 12 Dampfer von 581 T.; C. Lübring, Brake an der Weser, 3 Segler von 48 T.; G. H. Thyen, Brake an der Weser 1 Dampfer von 250 T.; J. Thormählen 34 Segler von 2100 T.; Schiffswerfte und Maschinenfabrik zu Hamburg 12 Dampfer von 581 T. In obigen Schiffen sind ausser Kauffahrern auch Kriegsschiffe begriffen. (H. N.)

Büchersaal.

Almanach für die K. u. K. Kriegsmarine 1902. Mit Genehmigung des K. u. K. Reichs-Kriegs-Ministeriums herausgegeben von der Redaction der »**Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens**«. Mit 189 Panzerschiffsskizzen. XXII. Jahrgang, Pola. In Commission bei **Gerold & Co.**, Wien.

Das Buch gehört zu den publicistischen Jahreserscheinungen, die keines besonderen Lobes bedürfen. In österreichischen Marinekreisen ein unentbehrlicher Rathgeber über die internen Dienstverhältnisse, über die Anciennitätsliste etc., leistet der Almanach auch Weiterstehenden als Nachschlagebuch vorzügliche Dienste. Da man weiss, dass die dort angegebenen Daten Anspruch auf absolute Zuverlässigkeit haben, wird den Abschnitten III. und IV. mit dem Titel »Artillerie der verschiedenen Flotten und Flottentheile« (hierzu Skizzen von Panzer- und Panzerdeckschiffen) von allen Marinefreunden mit Recht grosse Aufmerksamkeit entgegenbracht. Preis ℳ 4.50.

Verzeichniss der Leuchtfeuer aller Meere. Herausgegeben vom **Reichs-Marine-Amt.** Abgeschlossen am 1. Decbr. 1901. 8 Hefte: einzeln geheftet ℳ 6,—, einzeln gebunden ℳ 10,80. Verlag E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung, Berlin.

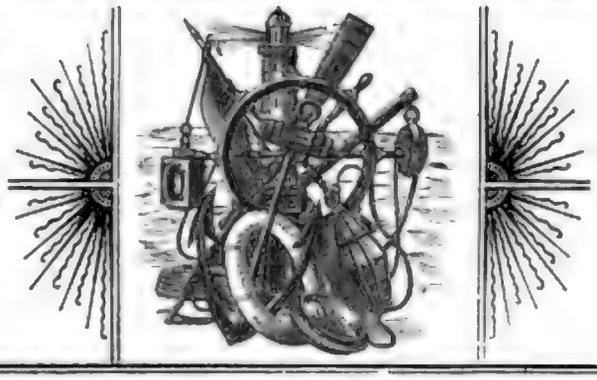
Das vom Kaiserlichen Reichs-Marine-Amt alljährlich im Januar neu herausgegebene Verzeichniss der Leuchtfeuer aller Meere ist soeben in neuer Ausgabe, nach dem Stande vom 1. December 1901, erschienen. Für die Bearbeitung dieses 8 Hefte umfassenden Verzeichnisses stehen der obersten Marinebehörde in den Berichten der Schiffe der Kaiserlichen Marine sowie der Strandämter, der Consuln im Auslande, der fremden Marinebehörden etc. die zuverlässigsten Quellen zu Gebote; jeder vorsichtige Seemann wird daher in seinem eigenen Interesse handeln, an Bord auch dieses von amtlicher Stelle veröffentlichte Werk zur Hand haben. Als besonders werthvoll sind die dem Werke beigegebenen Abbildungen der verschiedenen Arten der Signale, Blinkfeuer etc. zu bezeichnen; ein alphabetisches Verzeichniss ermöglicht es Jedem, sich schnell in den Heften, die weit über 15 000 Feuer etc. aufführen, zurechtzufinden. Dafür, dass das Verzeichniss der Leuchtfeuer auf keinem Schiffe und auf keinem ihrer Bureaus fehlt, sollten die Rhedereien und Schiffseigenthümer in ihrem eigenen Interesse besorgt sein.

Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer
zu Hamburg.
(Geschäftsführender Verein, Steinhöft 1.)

Seeschiffer-Verein „Weser"
in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin"
in Stettin.



Schiffer-Gesellschaft
in Lübeck.

Verein
Flensburger Seeschiffer
in Flensburg.

Nachdem dem geschäftsführenden Verein die Ansichten der Einzelvereine über den Termin der Abhaltung eines Verbandstages in Berlin zugegangen sind und daraus eine erhebliche Mehrheit für eine Festsetzung zeitlich nach dem Nautischen Vereinstag hervorgeht, ist beschlossen worden, den **Verbandstag am 3. und 4. März d. J.**, wie gewöhnlich, im Hotel »Kaiserhof« abzuhalten. Ueber einzelne Punkte der Tagesordnung ist bereits am 2. November in Bremerhaven gesprochen worden. Für das »Gesetz betr. die Untersuchung von Seeunfällen« und für »die Localverordnung der Elbe« wünscht der Hamburger Verein die Referenten zu stellen. Um allen Mitgliedern Gelegenheit zu einer event. Stellungnahme zu den Beschlüssen des Hamburger Vereins über das Gesetz betr. die Untersuchung von Seeunfällen zu geben, werden die Abänderungsvorschläge in einer der nächsten Nummern abgedruckt werden. Zur Localverordnung für die Elbe hat der Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg folgende Resolution gefasst:

(Siehe Vereinsbericht des Seeschiffer-Vereins zu Hamburg S. 23.)

Eine kurze Begründung für diesen Standpunht wird in nächster Zeit ebenfalls veröffentlicht werden. Ebenso wie solche Mittheilungen den Mitgliedern der anderen Vereine eine Stellungnahme zu den einzelnen Gegenständen zweifellos erleichtern, würde es von allen Betheiligten gewiss sehr freudig begrüsst werden, wenn auch von den übrigen Vereinen die Referenten bezw. Correferenten (beispielweise über »Rudercommando« und »Befeuerung der Oderbank«) namhaft gemacht und wenn Wünsche über weitere Gegenstände für die Tagesordnung geäussert würden.

Die in Bremerhaven angeregte event. »Erweiterung des Verbandes« sowie eine Besprechung über eine mögliche Namensänderung, müssten wohl ebenso wie eine Revision der Verbandsstatuten intern nach Schluss der öffentlichen Sitzung verhandelt werden. Eine Aenderung der Statuten ist sehr wünschenswerth; ihre Bestimmungen sind veraltet und werden desshalb schon heute nicht mehr in allen Punkten innegehalten.

Die **Schiffergesellschaft zu Lübeck** schreibt:

An den Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine z. Hd. des Vorsitzenden des geschäftsführenden Vereins, Herrn C. Schroedter in Hamburg.

Vor einigen Tagen, als die Schiffergesellschaft ihr 500jähriges Stiftungsfest feierte, hatten alle Brudervereine des Verbandes ihre Abgeordneten hierher gesandt, um uns durch ihr Erscheinen beim Stiftungsfeste zu ehren. Durch die Ueberreichung eines, aus Anlass der Feier vom Verbande gestifteten, prachtvollen Schreibzeuges, verbunden mit den uns von Seiten des Vorsitzenden dargebrachten Glückwünschen, haben Sie uns grosse Freude bereitet.

Wir sprechen Ihnen hiermit unsern ganz verbindlichen Dank aus, mit dem Wunsche, es möge das Band, welches die Schiffergesellschaft mit den Brudervereinen verbindet, immer fester geknüpft werden.

Mit freundschaftlichem Gruss

Die Schiffergesellschaft zu Lübeck.
Der Vorstand.
J. F. Heitmann. J. H. Steffen. G. Bendfeldt.

Im Anschluss hieran mag folgende bereits durch die Tagespresse gegangene Mittheilung Erwähnung finden:

Der Vorstand der Schiffergesellschaft in Lübeck empfing auf das an den Kaiser aus Anlass der 500jährigen Jubelfeier der Gesellschaft gerichtete Huldigungstelegramm folgende telegraphische Antwort: »Seine Maj. der Kaiser und König haben den Huldigungsgruss der zur Feier ihres 500jährigen Bestehens festlich vereint gewesenen Schiffergesellschaft der ehrwürdigen Hansestadt Lübeck mit Freuden entgegengenommen. Seine Majestät lassen für den Ausdruck treuer Ergebenheit bestens danken und vertrauen, dass die Lübeckischen Schiffer allezeit in ihrem gefahrvollen aber schönen Berufe zur Ehre des deutschen Mannes und der deutschen Seeschiffahrt wirken und schaffen werden.« Auf Allerhöchsten Befehl der geheime Cabinettsrath von Lucanus.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.

Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1902. No. 3. **Hamburg, den 18. Januar.** **XXXIX. Jahrgang.**

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Der Seeverkehr nach Flaggen. — Schulschiffsfrage. — Auszüge aus verschiedenen Handelskammerberichten. (1901.) — Stapelläufe von deutschen und britischen Werften. (December 1901.) — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Auf dem Ausguck.

Nach der »Hamburger Börsenhalle« vom 7. d. Mts. hat das Flensburger Seeamt über den Zusammenstoss des Dampfers »Herzog Friedrich« mit dem Dampfer »Concordia« folgendes Urtheil gefällt:

»In Uebereinstimmung mit den Ausführungen des Reichscommissars giebt das Seeamt folgenden Spruch ab: Der Zusammenstoss des Passagierdampfers »Herzog Friedrich« mit dem Passagierdampfer »Concordia« am 3. November 1901 auf der Schlei ist in erster Linie auf den dichten Nebel zurückzuführen, sodann ist der Unfall vom Schiffer Paulsen verschuldet worden, weil dieser es unterlassen hat, als er die Nebelsignale des entgegenkommenden Dampfers an Steuerbord voraus vernahm, sein Schiff an eine solche Stelle zu bringen, von wo er die Nebelsignale des anderen Schiffes an der Backbordseite hören konnte.

Wenn der »Börsenhalle« zuverlässig berichtet ist, dann hat sich das **Flensburger Seeamt** nicht nur in Gegensatz zu der Rechtsprechung deutscher Seeämter und ausländischer Seegerichte gesetzt, sondern auch ein Urtheil gefällt, das im directen **Widerspruch** zu den Bestimmungen des **Art. 16**, Abs. 2 der Kaiserl. Verordnung vom 9. Mai 1897 steht. So anfechtbar die Forderung auch sein mag, die Maschine zu stoppen und dann vorsichtig zu manöveriren, bis die Gefahr des Zusammenstossens vorüber ist, »wenn ein Dampfschiff das Nebelsignal eines anderen Fahrzeugs anscheinend vorderlicher als dwars hört« — wir wiederholen, so vielumstritten die Nothwendigkeit dieser Bestimmung auch sein mag, sie besteht aber in internationaler Gültigkeit. Wie sehr oft sind die Capitäne von den verschiedenen Instanzen schon ermahnt, strikte im Rahmen dieses Artikels zu verfahren, wie oft ist ihnen schon ans Herz gelegt: »Stoppt Eure Maschinen doch, wenn die Verhältnisse so liegen, wie sie im Art. 16 gegeben sind, thut es und kein Seeamt kann Euch, wenn Ihr sonst seemännisch gehandelt habt, aus einem Unfall einen Vorwurf machen. »Wie häufig ist in der »Hansa« auf diesen consequenten Standpunkt deutscher und ausländischer Gerichte aufmerksam gemacht! — Nun, handelt ein Capitän im Sinne der gesetzlichen Verordnung und der allbekannten Rechtsprechung — da wird ihm ein Verschulden des Unfalls vorgeworfen. Und wesshalb? Weil er unterlassen hat »als er die Nebelsignale des entgegenkommenden Dampfers an Steuerbord voraus (also vorderlicher als dwars, wie es im Art. 16 heisst) vernahm, sein Schiffe an eine solche Stelle zu bringen, von wo er die Nebelsignale des anderen Schiffes an der Backbordseite hören konnte.« — Wie gesagt, das Flensburger Seeamt stellt hier eine Forderung auf, die direct der Bestimmung des Art. 16 Abs. 2 zuwiderläuft. Durch eine solche Rechtsprechung wird bei unseren Capitänen, die jene Seeamts-Verhandlung doch selbstverständlich lesen und zur Belehrung lesen, eine Unsicherheit erzeugt, die zu verhängnissvollen Consequenzen führen muss. So wenig wir sonst an eine unrichtige Berichterstattung der zuverlässigen »Börsenhalle« glauben, in diesem Falle liegt der Gedanke einer Mystification aber zu nahe.

Im Interesse des Ansehens, das die Sprüche des Flensburger Seeamts in seemännischen Kreisen sonst geniessen und noch mehr, im Interesse der Wiederherstellung des Vertrauens in eine einheitliche seeamtliche Rechtsprechung, würden wir erfreut sein, eine Mittheilung zu erhalten, die uns zum Widerruf der vorstehenden Ausführungen Anlass giebt.*)

* * *

Sehr bemerkenswerth ist die Auslassung der Kaufmannschaft in Stettin zum **Tarif im Kaiser Wilhelm-Canal**. In einem Bericht an den Regierungspräsidenten wird eine Förderung des Stettiner Seeschiffsverkehrs durch den Canal nicht nur in Abrede gestellt, sondern vielmehr von einer Schädigung durch Ablenkung der Transporte über russische und ostpreussische Häfen von Stettin nach Hamburg gesprochen. Neue von Stettin ausgehende regelmässige Linien hat der Canal ebensowenig wie eine Zunahme des Waarenverkehrs zu Stande gebracht. Durch den Dortmund-Ems-Canal, von dem Leichter (via Kaiser Wilhelm-Canal) häufiger nach Stettin gekommen sind, ist ein indirecter Vortheil des Kaiser Wilhelm-Canals ersichtlich; ob er Stettin zum Segen gereicht, muss aber im Hinblick auf den transatlantischen Verkehr bezweifelt werden. Die Kaufmannschaft glaubt, der wachsende Leichterverkehr werde jedenfalls verhindern, dass ein Theil der transatlantischen Dampfer unmittelbar nach Stettin gehe, wodurch eine Umladung der Güter in Hamburg, von den Seeschiffen in Seeleichter, zur Weiterbeförderung nach Stettin ermöglicht werde. Zur Tariffrage äussert sich die Kaufmannschaft trotz der vorgebrachten Bedenken folgendermaassen:

»Im Princip erachten wir es für unzulässig, Hamburg gegenüber den übrigen Häfen in den Abgaben zu differenziren. Ein Theil der hiesigen Rheder ist zwar entgegengesetzter Ansicht und wünscht eine Abstufung der Sätze nach Zonen. . . . . Dass die hiesigen Rhedereien von einem Zonentarif Vortheil haben würden, ist zuzugeben; wir bestreiten aber, dass er sich mit nationalen Rücksichten, die Hamburg gegenüber in dieser Angelegenheit ohne Frage zu nehmen sind, vereinbaren liesse. Ist es früher versäumt worden, von Hamburg einen Präcipualbeitrag zu den Baukosten für den Kaiser Wilhelm-Canal zu fordern, so kann das nun nicht durch künstliche, kleinliche Mittel nachgeholt werden. Die für Stettin Hamburg gegenüber bestehenden Nachtheile können lediglich dadurch ausgeglichen werden, dass die Königliche Staatsregierung endlich mit dem Bau des Canals Berlin—Stettin beginnt und die Schiffahrtsabgaben in Stettin auf ein erträgliches Maass herabsetzt.«

* * *

*) Die etwaige Mittheilung, dass auf der Schlei eine Localverordnung besteht, in ihren Bestimmungen den Vorschriften der Kaiserl. Verordnung direkt zuwiderlaufend, würde zwar, so sehr eine solche Bestimmung zu bedauern wäre, das Urtheil an sich erklärlich machen. Immerhin wäre in solchem Falle, zur Verhütung von Unsicherheit, der Zusatz nöthig gewesen, dass sich der Seeamtsspruch auf eine Localverordnung stützt.

Die französische Schiffahrtszeitung »Phare de la Loire« veröffentlichte am 27. December ein von 8 französischen Capitänen unterzeichnetes Schreiben, in dem heftige Klage über das **Desertionswesen**, wie es in **Portland** (Or.) wuchert, geführt wird. Die schriftliche Beschwerde, datirt vom 22. November, war von Portland aus an den französischen Generalconsul in San Francisco gerichtet. Besonders hervorgehoben zu werden verdient, die Behauptung, dass der französische consularische Agent in Portland, anstatt die Capitäne in ihrem Kampf gegen die Uebergriffe der dortigen Heuerbaase zu unterstützen, vollständige Gleichgiltigkeit an den Tag legt und somit indirect die Ungesetzlichkeiten der Heuerbaase fördert. Wir erinnern die Leser an eine Beschwerdeschrift ähnlichen Inhalts, die, von englischen Schiffsführern ausgehend, gleiche Vorwürfe, gerichtet gegen den englischen Viceconsul in Portland, enthielten. Die französischen Capitäne erhoffen von einer Einmischung ihrer Regierung den so berechtigt gewünschten Erfolg. Aus dieser erneuten Anklage geht hervor, dass es den amerikanischen Behörden, trotz gelegentlicher Versprechungen keineswegs gelungen ist, den Einfluss der Heuerbaase in Portland zu brechen. Wir glaubten vor ungefähr zwei Jahren, als das Auftreten der Seelenverkäufer schon bedenklich an Unverschämtheit grenzte, sie hätten die Geduld der Behörden erschöpft; aber nach dem Schreiben der französischen Capitäne müssen wir bekennen, die Langmuth der amerikanischen Regierung und die Entwickelungsfähigkeit der Unverfrorenheit amerikanischer Heuerbaase unterschätzt zu haben.

Der Seeverkehr nach Flaggen.

Dargestellt von Fab. Landau.

(Nachdruck verboten.)

Die Frage nach dem Bestand an Seeschiffen bezw. deren Raumgehalt, Bauart, Alter, Bemannung etc. bei den verschiedenen Staaten, wird fast täglich in Zeitungen und Zeitschriften von berufener und unberufener Seite aus nach allen möglichen Dimensionen und mehr oder weniger der Wirklichkeit entsprechend beantwortet. Die Frage hingegen, in welchem Maasstabe die einzelnen Nationen ihren Schiffsbestand practisch verwerthen, d. h. welchen Antheil, im Verhältniss zu ihrem Besitz an Tonnage, jede Nation am Weltverkehr nimmt, wie stark sie ihren Besitzstand ausnutzt; diese vom practisch-geschäftlichen Standpunkt aus viel wichtigere Frage, wird fast nie zum Thema genommen.

Die einzelnen Angaben über Schiffsverkehr in manchen Häfen oder Staaten, die hin und wieder veröffentlicht werden, sind eben nur partielle, bei denen die Totalübersicht fehlt, und, was noch schlimmer ist, fast willkürlich aufgestellt.

Die Differenzen entstehen grösstentheils daraus, dass z. B. bei manchen Staaten resp. Häfen der

ganze oder ein gewisser Theil des Küstenverkehrs mit zur Seeschiffahrt berechnet wird, sie sind weder richtige Daten über den wirklichen Seeverkehr noch eine einheitliche Gesammtübersicht über den Weltverkehr überhaupt um den Antheil der einzelnen Flaggen an denselben insbesondere zu erlangen.

Ein weiterer Factor, der diese Materie erst werthvoll gestaltet, ist die Frage, ob und in welchen Verhältnissen die Schiffsbewegungen der einzelnen Flaggen gegen einander und gemäss deren Bestand an Tonnage, in einem gewissen Zeitraum sich geändert haben.

Alle diese Angaben möglichst richtig und übersichtlich darzustellen, ist eine Aufgabe, die das norwegische statistische Amt zuletzt für das Jahr 1888 erledigt hat und seit damals von keiner berufenen Stelle weitergeführt wurde.

In Anbetracht der hohen Wichtigkeit dieses Themas haben wir das ganze darauf bezügliche officielle Material von 15 der hervorragendsten Handelsmarinen der Welt für unseren Zweck ausgenutzt, um die Bewegung der Seeschiffahrt in diesen Staaten im Jahre 1899 sowohl im ganzen wie auch nach Flaggen darstellen zu können. Die letzten Ergebnisse denjenigen von 1888 gegenübergestellt geben uns ein Mittel, um die in dieser Epoche erfolgten Verschiebungen zu eruiren.

Der gesammte Verkehr zur See bei nachstehenden 15 Staaten war im Jahre 1888 rund 131 321 tausend R.-T., im Jahre 1899 belief sich derselbe auf rund 203 347 tausend R.-T. Die Zunahme war somit 72 026 tausend R.-T. oder 54,84 pCt. Bei den einzelnen Staaten variirt die Differenz zwischen mehr 338,92 pCt. (bei Oesterreich) und weniger 20,06 pCt. (bei Dänemark).

Der Verkehr in den einzelnen Staaten im Jahre 1888 als 100 angenommen, stellte sich im Jahre 1899 wie folgt:

Oesterreich	448,92	Schweden	153,32
Portugal	258,20	Norwegen	136,34
Japan	245,49	Grossbritannien	131,21
Ver. Staaten	195,25	Spanien	123,41
Deutschland	177,57	Russland	118,01
Niederlande	176,12	Frankreich	114,63
Belgien	175,71	Dänemark	79,94
Italien	155,78		

Eine Gegenüberstellung des Antheils jeder Flagge an Schiffsräumte (Dampfer und Segler) und an dem gesammten bewältigten Verkehr in den Jahren 1888 bezw. 1899 und die stattgefundenen Verschiebungen bietet folgendes Tabelle:

Flagge	Antheil an Schiffsräumte von je 100 Reg.-Tons		1899 + resp. ÷ gegen 1888	Antheil am Gesammt-Verkehr von je 100 Reg.-Tons		1899 + resp. ÷ gegen 1888
	1888	1899		1888	1899	
Grossbritannische	47.88	45.74	÷ 2.14	50.81	45.03	÷ 5.78
Vereinigte Staaten	13.49	9.53	÷ 3.96	2.68	3.13	+ 0.45
Norwegische	8.46	6.67	÷ 1.79	5.42	5.74	+ 0.32
Deutsche	6.81	8.33	+ 1.52	8.74	11.36	+ 2.62
Französische	5.27	4.01	÷ 1.26	7.54	4.29	÷ 3.25
Italienische	4.82	4.55	÷ 0.27	3.35	3.92	+ 0.57
Schwedische	2.56	3.00	+ 0.44	3.46	3.78	+ 0.32
Spanische	2.51	3.42	+ 0.91	5.14	3.48	+ 1.66
Russische	1.94	4.28	+ 2.34	1.42	2.75	+ 1.33
Dänische	1.47	2.56	+ 1.09	4.17	3.98	÷ 0.19
Oesterreichische	1.41	1.87	+ 0.46	2.20	6.92	+ 4.72
Niederländische	1.37	2.35	+ 0.98	2.96	2.98	+ 0.02
Japanische	1.21	2.42	+ 1.21	0.20	0.81	+ 0.61
Belgische	0.40	0.72	+ 0.32	1.67	1.48	÷ 0.19
Portugiesische	0.40	0.55	+ 0.15	0.24	0.35	+ 0.11
	100.00	100.00	+ 9.42 ÷ 9.42	100.00	100.00	+ 11.07 ÷ 11.07

Die Verschiebungen beim Antheil an dem Gesammtverkehr kommen viel mehr zur richtigen Geltung, wenn wir die erfolgten Bewegungen procentual gegen 1888 ausdrücken, indem die Zunahme der Bewegung z. B. bei der japanischen Flagge, obwohl sie gegenüber der ganzen nur +0,61 ausmacht, die Bewegung gegen 1888 an und für sich doch ein Mehr vom vierfachen bedeutet.

Der Verkehr der einzelnen Flaggen gestaltete sich im Jahre 1899 gegenüber demjenigen von 1888 von 100:

Japanische	405	Norwegische	106
Oesterreichische	314	Niederländische	101
Russische	194	Dänische	95
Portugiesische	146	Grossbritannische	88
Deutsche	130	Belgische	88
Ver. Staaten	117	Spanische	67
Italienische	117	Französische	57
Schwedische	110		

Wir sind der Meinung, dass der Leser jeden weiteren Commentar zu obiger Darstellung entbehren kann, indem die Zahlen beredt sprechen. Der Bestand an Schiffsräumten bei den 15 von uns in Betracht gezogenen Staaten wurde im Jahre

Digitized by Google

1888 behufs Bewegung von Gütern 7,24 mal ausgenutzt; dieses Verhältniss stellte sich im Jahre 1899 auf 10,22 mal. Die Durchschnittsziffer von 10,22 vertheilt sich laut nachstehenden Angaben von 3,24 bis 36,50.

Der Verkehr mittelst einer Flagge überstieg den Raumgehalt derselben (beides in Reg.-Tons ausgedrückt) × mal und zwar:

Flagge		Selbst bewältigter Verkehr im Verhältniss zur eigenen Tonnage 1888	1899
Belgische	mal	28.22	20.26 ÷ 7.96
Dänische	»	20.53	15.32 ÷ 5.21
Niederländische	»	15.62	12.52 ÷ 4.10
Spanische	»	14.82	10.04 + 4.78
Oesterreichische	»	11.25	35.50 + 25.25
Französische	»	10.37	10.56 + 0.19
Schwedische	»	9.78	12.46 + 2.68
Deutsche	»	9.30	13.47 + 4.17
Grossbritannische	»	7.69	9.72 + 2.03
Russische	»	5.28	6.36 + 1.08
Italienische	»	5.03	8.42 + 3.39
Norwegische	»	4.65	8.50 + 3.85
Portugiesische	»	4.01	6.30 + 2.29
Ver. Staaten	»	1.45	3.24 + 1.79
Japanische	»	1.21	3.35 + 2.14
Zusammen	mal	7.24	10.22 + 2.98

Die bewegten Güter, seitens einer der nachstehend angeführten Flaggen im Jahre 1888 als 100 angenommen, stellte sich im Jahre 1899:

Oesterreichische	324	Grossbritannische	126
Japanische	277	Russische	120
Ver. Staaten	223	Französische	102
Norwegische	183	Niederländische	80
Italienische	167	Dänische	75
Portugiesische	157	Belgische	72
Deutsche	145	Spanische	68
Schwedische	128		

Bei unserer Darstellung der bewegten Lasten seitens der Schiffe einer Flagge im Verhältnisse zum Tonnengehalt der Fahrzeuge derselben, sind noch manche weiteren Factoren zu berücksichtigen, wenn ein wahrheitsgetreues Bild für alle Betheiligten geboten werden soll.

Der Bestand an Segelschiffen, der bei den verschiedenen Flaggen auch höchst verschieden ist, muss mittelst Berechnung gegenseitig compensirt werden; ferner ist zu berücksichtigen, ob die bezüglichen Schiffe lange oder kurze Fahrten zurückgelegt haben.

Der Tonnengehalt der Segelschiffe bei den einzelnen Staaten als 3 gleich 1 Dampfertonne reducirt, stellt sich die Gesammt-Tonnage auf 1 555 366 R.-T. und somit der bewältigte Verkehr auf 13,07 mal des Raumgehalts der Fahrzeuge.

Die Ausnutzung seitens der einzelnen Flaggen nach diesem Maassstab war: mal des Raumgehaltes:

Oesterreichische	39,93	Italienische	13,13
Belgische	20,54	Grossbritannische	11,97
Dänische	18,56	Spanische	11,71
Schwedische	17,83	Russische	9,91
Deutsche	17,11	Portugiesische	9,70
Norwegische	15,87	Ver. Staaten	5,77
Niederländische	14,61	Japanische	3,54
Französische	14,08		

Der Begriff von langer bezw. kurzer Fahrt ist für jedes Land ein anderer und lässt sich daher nicht in bestimmten Normen fassen. Wir wollen uns auch nicht daran binden und daher zwei verschiedene Berechnungen anstellen.

Den Verkehr im eigenen Lande der Flagge von deren Gesammtverkehr abziehen, wo dann nur der internationale zu Tage tritt; ferner den transoceanischen Verkehr für sich allein berechnen.

Als Ergebniss des Verkehrs excl. im eigenen Lande finden wir total 7,36 mal der Tonnage und bei den einzelnen Flaggen nachfolgende Verhältnisse:

Dänische	15,37	Französische	5,70
Norwegische	13,03	Italienische	5,24
Schwedische	11,20	Spanische	4,46
Belgische	10,80	Russische	3,77
Deutsche	10,10	Portugiesische	2,53
Niederländische	8,92	Ver. Staaten	0,93
Grossbritannische	7,67	Japan	0,56
Oesterreichische	6,98		

(Schluss folgt.)

Schulschiffsfrage.

Wir erhalten folgende Zuschrift:

In Nr. 52 der »Hansa« ist in dem Artikel: »Die Schulschiffe und ihre rechtliche Bedeutung etc.« die Vermuthung ausgesprochen, der Verfasser des gleichbetitelten Aufsatzes der »Rhein-Ems-Zeitung« (ein Herr -in-) könne identisch sein mit dem Verfasser einer längeren Reihe von Veröffentlichungen. Sofern unter dem Letzteren Jemand verstanden würde, der auch in dieser Zeitschrift und namentlich wiederholt in neuerer Zeit mit seinem Namen hervorgetreten ist, so darf, um unliebsamen Missverständnissen vorzubeugen, darauf hingewiesen werden, dass dieser Verfasser von Aufsätzen mit dem Herrn -in- nicht identisch ist, welcher Umstand allerdings auch aus einer näheren Prüfung der ganzen Schreibweise ersichtlich ist. Es mag hinzugefügt werden, dass dieser Verfasser dem Artikel in der »Rhein-Ems-Zeitung« ganz ferne steht und dass er in Bezug auf die Schulschiffsfrage einen völlig abweichenden Standpunkt für den richtigen hält. B. J.

* * *

Ausser Herrn Navigationslehrer B. J. hat uns auch Herr Navigationslehrer H. in Papenburg mitgetheilt, dass er dem mit -in- unterzeichneten Artikel der »Rhein-Ems-Zeitung« vom 10. December fernsteht. Der Redaction gegenüber war diese Ver-

sicherung unnöthig, nicht nur weil s. Zt. die Zusendung des bewussten Aufsatzes an unsere Adresse mit dem Namen des Verfassers, als des Absenders, begleitet war, sondern hauptsächlich weil die Ausdrucksweise sowie überhaupt der ganze Tenor des »Rhein-Ems-Artikels« jede Möglichkeit einer Verwechselung, soweit die Herren B. J. und H. in Frage kommen, ausschloss. Wenn schon der Aufsatz »Die Schulschiffe und ihre rechtliche Bedeutung für die Handelsmarine« breite und von Herrn G—k in Nr. 52 der »Hansa« geschickt ausgenutzte Angriffsflächen bot, so scheint ein neues am 3. Jan. in der »Rhein-Ems-Zeitung« veröffentlichtes Geistesproduct desselben Herrn -in-, ebenfalls an leitender Stelle, hauptsächlich den Zweck verfolgt zu haben, eine Entgegnung herauszufordern. — Diese Arbeit, die den Titel führt: »Die Handelsmarine ein Gradmesser für die Gesundung eines Volkes« wird folgendermaassen eingeleitet: »Will man sich ein Urtheil darüber bilden, ob ein Volk im Aufstieg oder im Niedergang begriffen ist, so hat man nur zu fragen, auf welcher Höhe die Handelsmarine des betreffenden Staates steht«. Die Quintessenz des nun folgenden Beweises für die eingangs aufgestellte Behauptung gipfelt in dem inhaltlich anfechtbaren und stilistisch nichts weniger als vorbildlichen Schlusssatz: »Bessere Seeleute, wie wir haben, giebt es in der ganzen Welt nicht. Darauf haben wir alle Ursache stolz, ja noch mehr, sehr stolz zu sein. Leider ist durch die Einführung der »Cadetten« in unsere Handelsmarine eine sociale Kluft geschaffen, die nicht tief genug beklagt werden kann, umsomehr, als zu einer solchen Neuerung absolut keine Veranlassung vorlag«.

Mit einer Widerlegung der Schlussworte sollen die Leser nicht ermüdet werden; es müsste sonst wiederholt werden, was Herr G—k, gestützt auf ein einwandfreies Beweismaterial, in Nr. 52 und was die Redaction früher schon unzählige Male ausgesprochen hat.

Aber zu der Beweisführung des Herrn -in- einige Worte. Er kündet also an, dass sich nach der Entwickelungsstufe der Handelsmarine eines Landes, der »Aufstieg und Niedergang« eines Volkes beurtheilen lasse. Die einzelnen maritimen Nationen werden daraufhin untersucht.

Zunächst England: »Seine Marine ist sichtlich im Niedergang begriffen«. — Gemeint muss nach dem Titel des Aufsatzes die Handelsmarine sein. Ihr Bestand war im September 1901: 5621 Dampfer mit 12 457 111 T. und 7134 Segler mit 2 352 378 T.; gegen das Vorjahr eine Zunahme von ca. 500000 T. Dampferräumte.

Dann Spanien. »Was ist aus diesem Volke und seiner Handelsmarine geworden? Es ist in aller Munde und wir brauchen darüber keine weiteren Worte zu verlieren«. — Die spanische Handelsflotte hatte im Laufe des letzten Jahres einen Zuwachs von 70 000 Reg.-Tons zu verzeichnen; nächst der italienischen die relativ grösste Zunahme von allen Handelsflotten.

Hierauf spricht der Verfasser über Frankreich, dem er jeden Seehelden abspricht. Jean Bart und Tourville scheinen ihm unbekannt zu sein.

Dann folgen Holland und Belgien mit folgenden characteristischen Begleitworten.

»Holland hat in Bezug auf seine Handelsmarine schon ganz andere Zeiten gekannt. Seehelden wie de Ruyter, Tromp und andere leben in der Geschichte fort. Von irgendwelchen hervorragenden Leistungen der Handelsmarine wird jetzt wenig bekannt; das war früher ganz anders. Von einem Aufschwung derselben kann daher auch nicht die Rede sein. Belgien dies kleine Ländchen, das auf dem Gebiete der Industrie hervorragend ist, ist im Seewesen kaum bemerkbar. Seine Handelsmarine ist klein und ohne irgendwelche Bedeutung.

Diese Worte stehen thatsächlich in einem Aufsatz, der den Titel führt: »Die Handelsmarine, ein Gradmesser für die Gesundung eines Volkes«. Hätte Herr -in- den hohen Blüthestand der holländischen und belgischen Cultur nicht selbst erwähnt, wir würden es gethan haben, um ihm zu beweisen, dass seine eingangs gestellte Behauptung nicht überall zutrifft. In welchem Causalnexus die berühmten Admirale de Ruyter und Tromp aus dem 17. Jahrhundert mit dem Entwickelungsgang der Handelsflotte in der Gegenwart stehen, ist uns ausserdem unverständlich.

Dann spricht der Verfasser den skandinavischen Völkern seinen Respect aus. »Sie halten sich auf der Höhe«, sagt er und meint natürlich, mit Bezug auf ihre Handelsmarine. Nach dem letzten aus dem September v. Js. stammenden Ausweis umfassten die Handelsmarinen der skandinavischen (dänisch, schwedisch und norwegischen) Völker einen Raumgehalt von 2 936 053 T.; gegen 2 878 125 ein Jahr früher. Also eine Zunahme von 57 928 T., gegen 70 000 T., um die die spanische Handelsflotte — »über die man kein weiteres Wort zu verlieren braucht« — in derselben Zeit wuchs.

Nun kommen die V. St. von Amerika an die Reihe. Es scheint als hat sich Herr -in- dieses Land bis zuletzt verspart, um hier seine ganze Unkenntniss der einschlägigen Verhältnisse dem Leser in gedrängter Kürze vorzuführen. Herr -in- sagt u. A.:

»Amerika, darüber lässt sich nicht viel sagen. In den 50er Jahren machte es einen Anlauf, der zu grossen Hoffnungen berechtigte. Lt. Maury hatte durch seine Forschungen die Seewege um 30 und mehr Procent abgekürzt. Die Thee-Klipper, »the flying cloud« und andere, hatten Weltruf . . . Als Concurrent ist America überhaupt wenig zu fürchten«.

Wir wollen diesen Ausführungen Nichts hinzufügen. Die Wirkung würde abgeschwächt werden.

Auszüge
aus
verschiedenen Handelskammerberichten.
(1901.)

a) Bremen.

Rhederei. Dampfschiffe. Das Frachtgeschäft der transatlantischen Dampfschiffahrt war im Allgemeinen weniger befriedigend als im Jahre 1900. Insbesondere machten sich in der letzten Hälfte des Jahres in der nordamerikanischen Fahrt der Mindererertrag der Maisernte und die verspätete Verschiffung der Baumwolle empfindlich bemerkbar. Auch der La Plata-Fahrt fehlte es an genügender Ladung. Auf den übrigen durch die bremische Rhederei betriebenen regelmässigen Linien nach Brasilien, Australien, Ostasien und Ostindien hielten sich die Frachten bei ausreichendem Ladungsangebot ziemlich auf der Höhe des Vorjahres.

Das Passagiergeschäft war im vergangenen Jahre sehr lebhaft; vor allem zeigte der Zwischendecksverkehr mit Nordamerika eine erhebliche Zunahme. Die Dampfschiffahrtgesellschaften, die in der europäischen Fahrt regelmässige Linien unterhalten, haben fast durchweg unter dem allgemeinen Frachtenrückgang sehr gelitten; besonders im Verkehr nach und von der Ostsee waren die Frachten ausserordentlich gedrückt. Zu begrüssen ist die im Herbst erfolgte Einrichtung einer neuen Linie der Dampfschiffahrtsgesellschaft »Argo« nach West-Italien und Sicilien, von der wir eine Ausdehnung des bremischen Handels zuversichtlich erwarten.

Segelschiffe. Die Segelschiffsrhederei sieht im Ganzen auf ein nicht unbefriedigendes Jahr zurück. Dagegen sind ihre Aussichten in die Zukunft weniger günstig, nachdem seit der Mitte des Jahres die Frachten sowohl für die Ausreise, als auch für die Heimreise, namentlich von den Salpeterhäfen, wesentlich zurückgegangen sind. Die Gesammtzahl der Segelschiffe nimmt stetig ab, da nur Frankreich auf Grund seiner Bauprämien und anderer Vergünstigungen und neuerdings auch die Vereinigten Staaten von Amerika den Neubau von Seglern grossen Tonnengehalts unternehmen. Zur Zeit hat auch eine Weserwerft ein aussergewöhnlich grosses Segelschiff für deutsche Rechnung im Bau: ein Fünfmaster-Vollschiff von 5200 Brutto-Reg.-T., das das grösste Segelschiff der Welt sein wird. Wie im Jahre 1900, so wurden auch im letzten Jahre einige englische Segler für bremische Rhedereien angekauft.

Schulschiffe. Die Entwickelung der Schulschiffrage hat im letzten Jahre wesentliche Fortschritte gemacht. Das auf einer Weserwerft erbaute Schulschiff des Deutschen Schulschiffvereins, »Grossherzogin Elisabeth«, ist am 9. Mai mit einer Besatung von 120 Jungen und 30 Cadetten in Dienst gestellt. Die Ausbildung der Zöglinge hat nach den Wahrnehmungen der ersten vier Monate, die durch Kreuzfahrten in der Ostsee ausgefüllt waren, den gestellten Erwartungen durchaus entsprochen; zur Zeit befindet sich das Schiff auf seiner Auslandsreise in Westindien. Von der weiteren Einstellung von Cadetten ist vorläufig Abstand genommen, so dass zunächst nur Schiffsjungen zur einjährigen Ausbildung neu aufgenommen werden sollen.

Das Cadettenschulschiff des Norddeutschen Lloyd hat im April seine erste Jahresreise beendigt und bietet nach den bisherigen Erfahrungen die sichere Gewähr, dass die Absicht seiner Gründer, einen tüchtigen Stamm von Officieren heranzubilden, einer erfreulichen Erfüllung entgegen geführt wird. Die »Herzogin Sophie Charlotte« ist Anfangs December auf der zweiten Reise von Gefle (Schweden) in Adelaide angekommen. Bei dem überaus grossen Andrange von Bewerbern und in dem Wunsche, die Zahl der Zöglinge auf einem Schiffe nicht zu gross werden zu lassen, hat der Norddeutsche Lloyd einer Weserwerft den Bau eines zweiten Schulschiffes in Auftrag gegeben, das im nächsten Mai in Dienst gestellt werden soll.

Seefahrtschule. Der erfreulichen Entwickelung der Seefahrtschule ist dadurch Rechnung getragen, dass von Senat und Bürgerschaft eine neue Oberlehrerstelle bewilligt ist und damit die Einrichtung eines dritten Schiffercurses im Jahre ermöglicht wird.

Handelssachverständige. Seit einigen Jahren sind seitens des Auswärtigen Amtes bei deutschen Consularbehörden im Auslande und zwar zur Zeit bei den Generalconsulaten in Buenos Ayres, Constantinopel, New-York und Petersburg »Handelssachverständige« angestellt mit der Aufgabe, die wirthschaftliche Entwickelung des Auslandes zu verfolgen und der deutschen Industrie nutzbar zu machen. Diese Einrichtung kann, wenn die Auswahl der Persönlichkeiten in der richtigen Weise getroffen wird, zu einer wesentlichen Förderung des deutschen Ausfuhrhandels beitragen. Mit Genugthuung haben wir im Laufe des Berichtsjahres den Sachverständigen für Constantinopel bei uns begrüsst, der im Kreise von Interessenten Mittheilungen über seine Beobachtungen und Erfahrungen in Kleinasien, Syrien und Palästina machte. Mehr als lange Berichte, so werthvoll sie im Einzelfalle sein mögen, wird ein derartiges Anknüpfen persönlicher Beziehungen den Beamten das Vertrauen der deutschen Exporteure erringen und dazu beitragen, ihrer Thätigkeit eine lebendige Wirkung zu sichern.

Seemannsordnung. Nachdem der Entwurf einer neuen Seemannsordnung, wie wir vor einem Jahre berichteten, in seiner ursprünglichen Fassung dem Reichstage wieder zugegangen war, ist die mit seiner erneuten Vorberathung befasste Commission erfreulicher Weise bestrebt gewesen, zu einem praktisch brauchbareren Ergebniss zu gelangen, als ihre Vorgängerin im Jahre 1900. In einigen wichtigen Beziehungen ist ihr dies allerdings gelungen. Wir dürfen aber nach dem bisherigen Verlauf der Plenarverhandlungen des Reichstages über den Entwurf annehmen, dass nach Ablehnung der mit den Erfordernissen der Schiffahrt gänzlich unvereinbaren Commissionsanträge ein Gesetz zu Stande kommen wird, unter dem die deutsche Schiffahrt wenigstens vor erheblichen Rückschritten bewahrt bleibt. So ist insbesondere dem auch von den Regierungs-Vertretern als unannehmbar bezeichneten Commissionsbeschlusse, wonach Dampfschiffe in transatlantischer Fahrt, mit Ausnahme der die kaiserlich deutsche Post befördernden, an Sonn- und Festtagen planmässig innerhalb des Reichsgebiets die Ausreise nicht vornehmen dürften, vom Reichstage nicht stattgegeben. Bei der wirthschaftlichen und politischen Bedeutung der Theilnahme der deutschen Schiffahrt am Weltverkehr wäre diese Beschränkung in jedem Falle geeignet gewesen, unsere nationalen Interessen empfindlich zu schädigen, sei es, dass ausländische Schiffe, die ohne weiteres einer solchen deutschen Sonntagsvorschrift nicht unterständen, davon Nutzen zögen, sei es, dass deutsche Schiffe, wenn auch den Fremden durch besondere polizeiliche Vorschriften das Auslaufen aus deutchen Häfen am Sonntag untersagt würde, entsprechenden Gegenmaassregeln im Auslande ausgesetzt sein würden, und zwar ohne Rücksicht darauf, ob sie Postdampfer sind oder nicht. Das Bedenken einer Vergeltung des Auslandes, wobei die deutsche Schiffahrt den grösseren Schaden haben würde, hatten wir auch gegen das vom Reichstag angenommene Verbot des Löschens und Ladens an Sonn- und Festtagen geltend gemacht, eine Bestimmung, die in deutschen Häfen zur Noth erträglich ist, insofern sie sich auf die Thätigkeit der Schiffsmannschaft beschränken soll. Die deutsche Schiffahrt hat den Wettkampf mit den älteren seefahrenden Nationen, besonders auch der englischen, mit hervorragendem Erfolge bestanden; sie hierin nicht hemmen zu wollen, haben die gesetzgebenden Körperschaften des Reiches bisher oft, so auch in der Frage der Sonntagsabfahrt gezeigt, und wir be-

zweifeln nicht, dass auch in allen anderen Fragen die Absicht, die deutsche Schiffahrt zu fördern, an maassgebender Stelle vorwaltet. Wir fürchten aber, dass nicht nur bezüglich des Lösch- und Ladeverbots an Sonntagen, sondern auch bei verschiedenen anderen Bestimmungen der Vorlage, wie denen über das Rücktrittsrecht der Mannschaft in Fällen der Verseuchung des Bestimmungs- oder Anlaufehafens und über die Urlaubsertheilung, jene gute Absicht nicht klar im Auge behalten ist, und dass damit in dem Bestreben, den socialen Wünschen der Seeleute möglichst entgegenzukommen, nicht unwesentlich dazu beigetragen wird, die glänzende Entwickelung der deutschen Schiffahrt, an der doch auch die Mannschaft interessirt ist, zu beeinträchtigen und zu hemmen. Wenn wir dennoch im Grossen und Ganzen dem bis jetzt festgestellten Gesetze nicht ablehnend gegenüberstehen, so erkennen wir damit an, dass es erwünscht ist, das Arbeitsverhältniss der Schiffsmannschaften den Anschauungen und Bedürfnissen unserer Zeit anzupassen, soweit dies mit der freien Entfaltung der deutschen wirthschaftlichen Kräfte im Weltverkehr vereinbar ist.

Beförderung chinesischer Deckpassagiere. Mit welcher Sorge im Auslande die Ausbreitung der deutschen Schiffahrt betrachtet wird, zeigte sich in zwei Versuchen der englischen Colonialregierung in Singapore, der deutschen Concurrenz Schranken aufzulegen, über welche die Handelskammer Gelegenheit hatte sich zu äussern. Um die Mitte des Jahres beschloss der gesetzgebende Rath der Straits-Settlements die Beförderung chinesischer Deckpassagiere von Honkong und anderen Plätzen nach den Straits sowie zwischen diesen und hinterindischen Häfen auf anderen als englischen Schiffen zu verbieten. Es war dabei augenscheinlich in erster Linie auf die Schädigung der Küstenschiffahrt des Norddeutschen Lloyd abgesehen. Die englische Centralregierung ist so einsichtig gewesen, die Wiederaufhebung des Verbots zu veranlassen und darauf hinzuweisen, dass alle erforderlich scheinenden sanitären und anderen Maassnahmen hinsichtlich des Kulitransports nur zulässig wären, wenn sie für Schiffe aller Nationen, auch für die britischen, gleichmässig angeordnet würden.

Anmusterung in Indien. Der andere Fall betraf die ungleichmässige Behandlung der deutschen gegenüber anderen nicht-britischen Rhedereien bei der Anmusterung farbiger Seeleute vor den britisch-indischen Schiffahrtämtern nach Maassgabe der Indian Merchant Shipping Act von 1859. Die Verhandlungen über diese Angelegenheit sind noch nicht abgeschlossen; es ist aber nach ihrer bisherigen Entwickelung zu erwarten, dass auch in dieser Frage der alte britische Grundsatz der offenen Thür für den Handel aller Nationen die Oberhand behält.

Internationales Signalbuch. Am 1. Januar war das zwischen der deutschen und der grossbritannischen Regierung vereinbarte und auch von der grossen Mehrzahl der anderen Seeschiffahrt treibenden Staaten anerkannte neue Internationale Signalbuch eingeführt worden. Da die deutsche Ausgabe erst um die Mitte des Jahres erscheinen konnte, war den deutschen Schiffern für das vergangene Jahr gestattet worden, das alte Internationale Signalbuch weiter zu benutzen. Die Handelskammer hatte dem Senat Vorschläge zu machen, wegen der Bekanntgabe des Einführungstermins und der Vorschriften für die Uebergangszeit, die neuerdings mit Rücksicht auf solche Schiffe, die noch nicht in den Besitz des neuen Signalbuches gelangen konnten, bis auf Weiteres verlängert worden ist.

Schiffahrt nach Antwerpen. Eine für die Schiffahrt nach Antwerpen, wo deutsche Schiffe mehr und mehr anlaufen, ausserordentlich wichtige Maassnahme hat die Handelskammer dringend befürwortet, indem sie dafür eintrat, dass die auf der von der Schelde liegenden Nord-Steenbank befindliche einfache Boje in eine Glocken- und Leuchtboje umgewandelt werde.

Kaiser Wilhelm-Canal. Mit dem 30. September des kommendes Jahres wird die Frist ablaufen, für welche die Festsetzung des Gebührentarifs für den Kaiser Wilhelm-Canal dem Kaiser im Einvernehmen mit dem Bundesrath überlassen ist. Ihre Verlängerung müssen wir umsomehr wünschen, als wir hoffen, dass die Reichsregierung sich angesichts der geringen Zunahme des Verkehrs aus den Nordseehäfen westlich der Elbmündung in den letzten Jahren noch entschliessen wird, vor der gesetzlichen Regelung der Gebühren einen Versuch zu machen mit ihrer mehrfach von uns empfohlenen Staffelung nach dem Maasstab der Entfernung der genannten Häfen vom Canal.

Deutscher Nautischer Verein. Der Deutsche Nautische Verein, auf dessen Jahresversammlung die Handelskammer vertreten war, hat sich besonders um die Förderung des Zustandekommens internationaler Vorschriften über die Lichterführung der Fischereifahrzeuge verdient gemacht, über welche eine besondere Commission des Vereins berathen und berichtet hat. In eingehender Weise behandelte der Vereinstag auch die zu unserem lebhaften Bedauern noch immer nicht praktisch gelöste Frage eines einheitlichen Rudercommandos. Es ist dringend nothwendig, dass jetzt endlich in dieser Hinsicht eine Vereinigung zwischen der Handelsschiffahrt und der Kriegsmarine erfolgt und dadurch dem bestehenden unhaltbaren Zustande ein Ende gemacht wird. Der nächste nautische Vereinstag wird hoffentlich zum Ziele führen. Die Handelskammer hatte im Berichtsjahre keine Veranlassung, sich über die Angelegenheit zu äussern.

Löschfristen. Die in unserem letzten Berichte angekündigte Aenderung des bremischen Löschgesetzes vom 12. Mai 1883 ist von Senat und Bürgerschaft unseren Wünschen entsprechend vorgenommen worden. Dabei ist es als zweckmässig befunden worden, das geltende Gesetz in zwei gesonderte Gesetze zu trennen, von denen das eine die Löschfristen für die Seeschiffe in den bremischen Häfen regelt und das andere an Stelle des bisherigen § 4, in welchem die früheren Löschfristen angegeben waren, die Bestimmung enthält, dass sich die Löschfristen für die diesem Gesetz unterfallenden Schiffe nach den jeweiligen Vorschriften des erstgenannten neuen Gesetzes richten. Dieses Löschfristengesetz schliesst sich also dem § 595 des Handelsgesetzbuches an, wonach die Regelung der Dauer der Löschfristen örtlichen Verordnungen vorbehalten ist, während im Uebrigen das bremische Löschgesetz nach Vorschrift des Einführungsgesetzes zum Handelsgesetzbuch unberührt geblieben ist. Inhaltlich ist noch zu bemerken, dass es sich nach unserer letzten Berichterstattung als nothwendig erwiesen hat, auch für Salpeterladungen in Segelschiffen besondere Löschfristen aufzunehmen, wofür wir vor dem Erlass der neuen Gesetze die Genehmigung des Kaufmannsconvents erhalten haben.

Schiffahrtabgabe. Der Ertrag der Schiffahrtabgabe auf der Unterweser betrug im Rechnungsjahre 1900 750 901 ℳ. Der Voranschlag von 700 000 ℳ ist sonach wiederum erreicht und das Ergebniss des Vorjahres, das einen Ertrag von 674 949 ℳ brachte, in erfreulicher Weise überschritten worden. Im laufenden Rechnungsjahre sind vom 1. April bis Ende November 510 688 ℳ gegen 496 327 ℳ in der gleichen Zeit des Vorjahres eingenommen.

Häfen in Bremen. Ueber die Hafen-Erweiterungsbauten im Freibezirk, die stetig voranschreiten, ist zur Zeit nichts Wesentliches zu berichten. Auf Anregung der Handelskammer haben im Laufe des Jahres Berathungen stattgefunden über die Möglichkeit einer unmittelbaren Wasserverbindung von Bassin I und II. Leider ist die Ausführung dieses Plans, der für den Verkehr zwischen beiden Bassins von grossem Vortheil gewesen wäre, eine so kostspielige und stösst auf so erhebliche technische Schwierigkeiten, dass wir von einer weiteren Verfolgung des Projectes Abstand genommen haben.

Bei dem erfreulichen Anwachsen des Verkehrs im Freihafen stellte sich eine Erweiterung der Lagerräume als nothwendig heraus. Die Lagerhausgesellschaft hatte bereits im Jahre 1900 einen Antrag auf Bau des Speichers VII gestellt. Die ausserordentliche Zunahme des Verkehrs, insbesondere der Umstand, dass immer grössere Baumwolldampfer mit einer Ladung von mehr als 8000 Ballen nach Stadt Bremen heraufkommen, liess jedoch das Bedürfniss nach Einrichtungen zur Bewältigung des Durchgangsverkehrs wichtiger erscheinen als das nach den Speicherräumen. Die Handelskammer sprach sich deshalb gemäss den Vorschlägen der Lagerhausgesellschaft dafür aus, dass einstweilen nur das erste Drittel des Speichers VII ausgebaut werde, dass dagegen der Schuppen V um 110 m verlängert und ein Freiladeplatz von 250 m Länge unterhalb des Schuppens IX hergestellt werde. Senat und Bürgerschaft haben demgemäss beschlossen und die Arbeiten sind alsbald in Angriff genommen. Der Freiladeplatz, an dem ein neuer Krahn Aufstellung gefunden hat, ist bereits fertiggestellt und dem Betriebe übergeben. Auch der Ausbau des Schuppens V ist schon lebhaft gefördert. Zwei neue Krähne an demselben sind schon in Betrieb gesetzt worden.

Hafengeld in Geestemünde. Das Hafengeld für den Geestemünder Hafen ist von 6 ₰ auf 4 ₰ pro cbm herabgesetzt worden. Wir können nur wünschen, dass diese Maassregel den erwarteten Erfolg haben werde. Die ausserordentliche Zunahme des Schiffsverkehrs in Bremerhaven in dem vergangenen Jahre, neben der die Zunahme des Verkehrs in Bremen verschwindend ist, zeigt deutlich, dass der Grund des angeblichen Rückgangs des Geestemünder Hafenverkehrs nicht, wie von Seiten Geestemündes immer wieder behauptet wird, auf die Correction der Unterweser zurückzuführen ist, sondern dass die Ursache dieses Rückgangs in den Geestemünder Verhältnissen liegen muss.

Stapelläufe von deutschen und britischen Werften (December 1901).

Gattung	Grössenverhältnisse	Raumgehalt	Auftraggeber	Erbauer	Name des Schiffes	Classif.-Ges.
			a) deutsche Werften.			
FD	440×53'2"×25'6"	—	Deutsche D.-G. »Hansa«, Bremen	Flensburger Schiffbau-Gesellschaft	Schönfels	G
PD	350×44'6"×27'6"	4500 T.Trf.	Deutsche Levante-Linie, Hamburg	Blohm & Voss, Hamburg	Therapia	»
„	370×45×29'6"	5200 »	Hamburg-Amerika Linie	Reiherstieg-Schiffswerft, Hamburg	Prinz Eitel Friedrich	»
	1 Trajektschiff	—	Königl. Eisenbahn-Direction Stettin	Schichauwerft, Elbing	Rügen	
FD	280×40'2"×20'9"	3400 »	Deutsche Levante-Linie, Hamburg	Henry Koch, Lübeck	Kythnos	»
„	290×41×21	—	H. C. Horn, Schleswig	A.-Ges. »Neptun«, Rostock	Ingrid Horn	»
			b) englische Werften.			
FD	344×48×24'5"	—	Michalinos & Co., London	Wm. Gray & Co., W.-Hartlepool	Marie Michalinos	L
„	345×46'3"×26'2"	—	James Ross & Co., Liverpool	R. Thompson & Sons, Sunderland	Moeris	»
PD	403×47'9"×30	7000 d.w.	Hamburg-Südamerikanische D.-G.	C. S. Swan & Hunter, Walsend	Santa Fé	G
„	413' Länge	13000 Dpl.	Holland-Amerika Linie	Furness, Withy & Co., Hartlepool	Sloterdyk	BL
FD	—	1159 gr.T.	Philip Thomas & Co., Cardiff	Eine Firma in Sunderland	Ada	BC
„	374×48×30'8"	7000 d.w.	Renck & Hessenmüller, Harburg	R. Craggs & Sons, Middlesbrough	Hafis	G
„	352×48×28'4"	4000 gr.T.	W. J. Tatem, Cardiff	Richardson, Duck & Co., Stockton	Torridge	L
„	220×33×16'8"	—	Burnett S. S. Co., Newcastle	Wood, Skinner & Co., Newcastle	Tynemouth	»
„	410×56×29	5200 »	Nautilus S. S. Co., (?)	Wm. Doxford & Sons, Sunderland	Lime Branche	BC
„	319×46×23'6"	4550 d.w.	Poldu S. S. Co., St. Joes	John Blumer & Co., »	Poldhu	»
„	310×43'9"×27'1"	4700 »	Bucknall S. S. Co.	W. G. Armstrong, Whitworth & Co., Newcastle	Tigris	L
PD	364×44×26	—	Elder, Dempster & Co., Liverpool	Raylton, Dixon & Co., Middlesbrough	Akabo	BC
FD	336×48×24'3"	5200 »	Eine Firma in Rotterdam	Ropner & Sons, Stockton	Burgemeester Jacob	L
PD	230×29×17'2"	—	Eine Firma in Fiume	Wigham, Richardson & Co., Newcastle	Godollo	BC
FD	360×47'9"×30'2"	—	West Hartlepool S. N. Co.	Irvine's Shipb. & Dry Dock, W.-H.	Grantleyhall	L
„	326×48×26	5600 d.w.	Penylan S. S. Co., Cardiff	J. L. Thompson & Sons, Sunderland	Hanley	»
„	364×46×27'3"	—	Glasgow S. S. Co.	Short Brothers, Sunderland	Kelvinside	»
„	278×40'8"×20'6"	3000 »	Sociedad Espanola de Minas, Bilbao	Craig Taylor & Co., Thornaby	Minas	»
„	336×47×24'1"	—	Jos. F. Wilson & Co., W.-Hartlepool	Wm. Gray & Co., W.-Hartlepool	Nowlands	»
„	365×48×28'4"	—	William Thomas, Liverpool	Palmers Shipb. & Iron Co., Jarrow	Royal	»
			c) schottische Werften.			
PD	438×51×32'8"	5800 gr.T.	Asiatic S. N. Comp., Liverpool	Ch. Connell & Co., Scotstoun	Pasha	»
FD	185×29×13	—	Gem Line, Glasgow	Scott & Sons, Bowling	Brilliant	BC
2 FsD	je 114×21'6"×12'6"	—	Ocean Trawling Co., Aberdeen	Mackie & Thomson, Govan	Germania / Caspiania	L
PD	408×48×37'6"	7400 d.w.	Clan Line, London	Archibald, M'Millan & Son, Dumbarton	Clan Mac Gregor	BC
FD	314×44×23'3"	4400 »	Sodich Gebr., Fiume	Napier & Miller, Yoker	Kostrena	»
„	340×47'6"×26	—	Wm. Thomson & Co., St. Johns (N.B.)	Russel & Co., Port Glasgow	Nemea	L
PD	150×24×12	—	Robert Bigo, Calais	Irvine's Shipb. & Eng., Irvine	Pauline	»
„	400×50×29'6"	7000 »	Union Castle M. S. Line	Barcley, Curle & Co., Whiteinch	Cowdor Castle	»
FD	314×44×23'3"	2600 gr.T.	Eine Firma in Triest	A. Rodger & Co., Port Glasgow	Sud	B
„	238×35'6"×21'10"	2300 »	M'Andrew & Co., London	Clyde Shipb. & Eng. C., P.-Glasgow	Velazquez	L
			d) irische Werften.			
PD	600×65×44	13750 gr.T.	Atlantic Transport Line	Harland & Wolff, Belfast	Minnetonka	»
FD	450×55×33'4"	8300 »	Tyser Line London	Workman, Clark & Co., Belfast	Niwaru	»

Ausserdem: a) 1 Schleppdampfer. b) 1 Seeschlepper. c) 2 Fischdampfer.

Anmerkung. RPD bedeutet Reichspostdampfer, PD Passagierdampfer, FD Frachtdampfer, FsD Fischdampfer, K Kriegsschiff, KD Kabeldampfer, S Segler, T Tankdampfer, FS Feuerschiff, Y Dampf-Yacht, DB Dampfbagger. — G Germanischer Lloyd, L Lloyd-Register, B Bureau Veritas, N Norske Lloyd, BC British Corporation.

Schiffbau.

Bauaufträge.

Die Actiengesellschaft »Weser«, Bremen, erhielt von der Dampfschiffahrtsgesellschaft »Neptun« den Auftrag zum Bau eines neuen Dampfers in der Grösse des im Sommer vorigen Jahres vom Stapel gelaufenen Dampfers »Jupiter« (ca. 500 T.)

* * *

Probefahrten.

Das auf der Werft von Blohm & Voss erbaute **Linienschiff »Kaiser Karl der Grosse«** ging am Donnerstag, den 9. cr. Morgens 8½ Uhr, nachdem es die Herren der Prüfungs-Commission in Cuxhaven an Bord genommen hatte, in See, um seine Probefahrten abzuhalten. Die Maschinen arbeiteten vorläufig mit halber Kraft und wurde erst nach und nach die Tourenzahl, der höheren Dampfentwickelung entsprechend, gesteigert, bis gegen 10 Uhr die höchste forcirte Leistung erreicht und damit in die vorgesehene zweistündige Probefahrt mit höchster Kraftleistung eingetreten wurde. Dieselbe endigte anstandslos um 12 Uhr Mittags und lief das Schiff dabei seine vollen 18 Knoten trotz sehr bewegter See. Das Schiff bewährte sich als ein vorzügliches Seeschiff, namentlich waren die Roll- und Stampfbewegungen sehr gering und langsam, sodass dieses Linienschiff zur Ausnutzung seiner schweren Artillerie ausgezeichnete Qualitäten besitzt, indem es sicheres und ruhiges Zielen ermöglicht. Darnach wurde mit etwas verminderter Fahrt weitergelaufen, um später die Manövrirfähigkeit der Maschinen unter voller Kraft festzustellen. Die Maschinen entsprachen auch hier allen Anforderungen und hatte damit die Probefahrt um 4½ Uhr Nachmittags ihr Ende erreicht, nachdem dieselbe von Anfang bis zu Ende einen nach allen Seiten voll befriedigenden Verlauf genommen hatte. Auch die innere Einrichtung und der Ausbau fanden von Seiten aller Fachleute den höchsten Beifall. Das Schiff ging um 5 Uhr Nachmittags auf der Rhede von Wilhelmshaven vor Anker, um Freitag Mittag mit Hochwasser in das Bassin der Kaiserl. Werft gelegt zu werden. Hier wird das Schiff von der Kaiserl. Werft noch weiter ausgerüstet und wahrscheinlich schon im Februar in Dienst gestellt werden.

Vermischtes.

Nachtrag zum »Bestand der hamburgischen Rhederei«. In dem auf Seite 19 No. 2 veröffentlichten Artikel: »Bestand der hamburgischen Rhederei am 1. Januar 1902« ist bei der Aufführung der im Bau befindlichen Segelschiffe ein für die Actien-Gesellschaft »Alster«, Hamburg, in Dumbarton im Bau befindliches Viermast-Barkschiff leider deshalb unerwähnt geblieben, weil es in der Quelle nicht vermerkt war, aus der wir unsere Mittheilungen geschöpft hatten. Wir erwähnen noch, dass der Neubau ca. 3150 N.-R.-T. messen wird und damit eines unserer grössten Segelschiffe werden dürfte.

Die Auswanderung über Hamburg im Jahre 1901. Im Jahre 1901 gingen über Hamburg 92 692 Auswanderer und andere Reisende seewärts. Die Auswanderungsbewegung ist gerade in den letzten Wintermonaten gegenüber allen voraufgegangenen Jahren eine auffallend starke. Im December betrug die Zahl der Reisenden 6676 gegenüber 2626 im December 1900, und zwar entfällt die ganz überwiegende Mehrzahl dieser 6676 Personen auf die fremdländischen Auswanderer, die im Zwischendeck nach New-York befördert werden. Durch die starke Auswanderung in den letzten Monaten überflügelt die Gesammtzahl der Reisenden dieses Jahr weit den Durchschnitt des letzten Jahrzehnts, und man muss, abgesehen vom Jahre 1900, schon bis zum Jahre 1892 zurückgehen, um eine gleichstarke Wanderungszahl zu erhalten

1901	92 692	1896	52 748
1900	100 568	1895	55 097
1899	73 664	1894	38 827
1898	43 385	1893	58 876
1897	35 049	1892	108 820

Aber während 1892 noch 28 144 Deutsche unter den Reisenden waren, sind es 1901 nur 13 354 (1900: 12 264), und auch von diesen ist nur ein Theil als Auswanderer anzusprechen; denn in der Gesammtzahl befinden sich ausser einem beträchtlichen Theil von Vergnügungs- und Geschäftsreisenden (1901: 5259) auch viele Personen, die in die deutschen Colonien (1901: 771) oder die auf unbestimmte Zeit zur beruflichen Ausbildung oder zu Erwerbszwecken ins Ausland gehen mit der festen und auch ganz überwiegend durchgeführten Absicht, später in die Heimath zurückzukehren. Unter den ausländischen Reisenden wurden 1901: 14 175 Nichtauswanderer ermittelt, meistens rückreisende Amerikaner. Von dem Rest gilt sicherlich ein Theil auch nur mangels unterscheidender statistischer Merkmale als »Auswanderer.« Wenn in letzter Zeit in der Presse mehrfach betont wurde, von 1900 zu 1901 habe die Auswanderung über Hamburg zugenommen, so ist der Irrthum dadurch entstanden, dass zwischen Auswanderern und Reisenden nicht genügend unterschieden wurde. Der Antheil der Reisenden, die nicht Auswanderer sind, nimmt ständig zu. 1898 wurden 3503, 1899: 9450, 1900: 13 415, 1901 schon 20 205 gezählt, und, wie gesagt, dürfte auch die letztere Zahl noch nicht vollständig sein. Interessant ist auch die Zusammenstellung der Oceanreisenden nach Geschlecht, Alter, Herkunftsland und Ziel. Unter den deutschen Reisenden des letzten Jahres waren 8341 männliche und 5013 weibliche Personen, unter den Ausländern 61 333 männliche und 31 359 weibliche. Unter den Reisenden waren 11 063 Familien mit 32 724 Personen, ausserdem 46 464 männl. und 13 504 weibl. Einzelpersonen, 9465 Passagiere waren Kinder von 1—10 Jahren, dazu 2035 Säuglinge unter einem Jahr. Dem Herkunftsland nach unterscheiden wir 36 961 Russen, 27 972 Oesterreicher und Ungarn, 13 354 Deutsche und 14 405 andere Landsleute (meist reisende Amerikaner). Bunter fällt die Karte der Bestimmungsländer aus. Zwar geht wie immer der Hauptstrom mit 74 349 Personen nach den Vereinigten Staaten. Wenn wir von den übrigen noch die 9855 Reisenden von Hamburg nach England (hauptsächlich Russen) abziehen, bleiben für die übrigen Länder nur kleinere Zahlen. Canada hat 2845 Reisende (2650 Oesterreicher und Ungarn) an sich gezogen, Brasilien 1630 (769 Deutsche), Argentinien 1338 (422 Deutsche), Afrika 1738 (1143 Deutsche), Asien 169 (127 Deutsche).

Nach den amtlichen Veröffentlichungen in New-York hat der **Norddeutsche Lloyd** im Jahre 1901 von Bremen nach New-York auf 86 Reisen befördert 20 403 Cajütspassagiere und 76 804 Zwischendeckspassagiere. Auf der Linie von Italien nach New-York auf 36 Reisen 2557 Cajütspassagiere und 24 580 Zwischendeckspassagiere. Der Lloyd beförderte im vorigen Jahre 22% sämmtlicher von 20 transatlantischen Dampfschiffahrtsgesellschaften in New-York gelandeten Passagiere, ferner beförderte der Lloyd von Bremen nach Baltimore 866 Cajütspassagiere und 26 328 Zwischendeckspassagiere, von Bremen nach Galveston 166 Cajütspassagiere und 868 Zwischendeckspassagiere, so dass der Norddeutsche Lloyd im Jahre 1901 von Bremen und Italien nach Nordamerika 23 982 Cajütspassagiere und 128 580 Zwischendeckspassagiere, im ganzen nach Nordamerika 152 562 Personen befördert hat, gegen 139 341 Personen im Vorjahre.

Die grossen Nordseehäfen. Unter den vier grossen Seehäfen des westeuropäischen Festlandes hat früher Havre durch Jahrzehnte, noch bis 1870, die erste Rolle gespielt. 1880 übernahm Antwerpen die Führung, während seit 1890 Hamburg an der Spitze steht. Rotterdam nimmt wie bisher die dritte Stelle ein, jedoch mit starker Neigung, dem heute an zweiter Stelle stehenden Antwerpen diesen Rang streitig zu machen. Dies beweisen die folgenden Zahlen, die wir dem Novemberheft 1901 des Deutschen Handels-Archivs entnehmen. Es werden danach nämlich seewärts einclarirt (in Havre 1880: 1,97 Mill. N.-R.-T., später weniger),

	Hamburg	Antwerpen	Rotterdam
1880:	2,77 Mill. R.-T.	3,06 Mill. R.-T.	1,68 Mill. R.-T.
1890:	5,20 » »	4,51 » »	2,92 » »
1899:	7,77 » »	6,87 » »	6,32 » »
1900:	8,04 » »	6,72 » »	6,33 » »

Neues Feuerschiff vor der Weser. Mit dem 20. Januar d. Js. wird an Stelle des alten Feuerschiffes »Bremen« ein neues in Betrieb gestellt werden. Das neue Feuerschiff ist, wie wir dem »Leuchtthurm« entnehmen, für die Schiffahrt insofern noch von besonderem Interesse, als es sich in recht vortheilhafter Weise von dem früheren unterscheidet, sowohl seiner Bauart als auch seiner inneren Ausrüstung nach. Während das alte Feuerschiff ein Gaffelschooner, ist das neue (auf der Weserwerft von Wenke aus Eisen gebaute) von grösseren Dimensionen und ein Dreimastschooner. Im Vortop führt es eine Stänge, an welcher der das Schiff kennzeichnende Ball angebracht ist. Auch ist das neue Feuerschiff »Bremen« mit einer Maschine ausgestattet, die bei unsichtigem Wetter zur Orientirung bezw. Warnung der Schiffe ein Dampf-Nebelhorn ertönen lassen wird, das nach Ruhepausen von je einer halben Minute zwei Töne von 12 Secunden Dauer giebt, zwischen denen eine Pause von 6 Sec. Dauer liegt. Während des Pausirens des Nebelhorns wird die Schiffsglocke geläutet, und zwar wird dieselbe nach kurzen Pausen je 6 Mal hintereinander geschlagen werden. — Auch die Befeuerung der Weser selbst wird dauernd gefördert. So ist jetzt Farge gegenüber am linken Weserufer auf der »Julius Plate« ein über den ganzen Horizont sichtbares weisses Laternenfeuer, das in einer Höhe von 6 Meter über dem Erdboden an einem Aufzugsmast angebracht ist, aufgestellt worden. Das Feuer, das fortan regelmässig von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang brennen wird, dient dazu, den Nachts weserabwärts fahrenden Fahrzeugen auf der Strecke Blumenthal-Farge einen bequemeren Anhalt zu geben. Hiermit ist einem in Schiffahrtskreisen lange gehegten Wunsche nachgekommen worden.

Im abgelaufenen Jahre liefen **Lübeck** 2495 Seeschiffe an (1631 Dampfer und 864 Segler), gegen 2735 Seeschiffe (1647 Dampfer und 1088 Segler) im Jahre 1900, mit Holzladung 301 Dampfer und 347 Segler gegen 352 Dampfer und 556 Segler im Jahre 1900. Es sind mithin im letzten Jahre 240 Seeschiffe weniger hier eingelaufen als im Jahre 1900. Mit Holzladung liefen 260 Seeschiffe weniger ein. Der Flussschiffsverkehr auf der Untertrave belief sich auf 2134 angekommene und 2180 abgegangene Fahrzeuge gegen 1975 angekommene und 2006 abgegangene Fahrzeuge im Vorjahre. Auf dem Elbe-Trave-Canal kamen 1083 Fahrzeuge hier an und 1051 gingen von hier ab. Der Leichterverkehr im hiesigen Hafen belief sich auf 7669 hier und auswärts beheimathete Fahrzeuge.

In der kürzlich abgehaltenen Generalversammlung der **Manchester Ship Canal Comp.** war der Vorsitzende, Herr George Renwick, in der Lage, das finanzielle Ergebniss des letzten Jahres, das beste seit Bestehen des Canals zu nennen. Weniger günstig lauteten seine Bemerkungen über die Aussichten im neuen Jahre, denn gleich allen mit der Schiffahrt in Verbindung stehenden Betrieben, werde auch der Verkehr im Canal von der allgemeinen ungünstigen Geschäftslage nachtheilig beeinflusst werden. Bemerkenswerth ist weiterhin, dass die Fahrstrasse noch lange nicht an den Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit mit Bezug auf den Verkehr angelangt ist. Der Bruttoüberschuss des letzten Jahres betrug 12 582 £ (gegen nur 8394 £ im Vorjahre) von dem 8280 £ = **8 pCt. Dividende** an die Actionäre vertheilt werden sollen.

Schiffbau in Skandinavien 1901. Im letzten Jahre sind in Norwegen, Schweden und Dänemark sehr viel Schiffe gebaut. Die meisten Werften haben mehr Räumte vom Stapel gelassen, als im Vorjahre, besonders war die Zunahme gross bei Burmeister & Wain in Kopenhagen und Akers Mekaniska Verksted in Christiania. Die Werft von Burmeister & Wain, zweifellos die grösste Reparaturwerkstatt in Skandinavien, hat 8 Schiffe, hauptsächlich Frachtdampfer mittlerer Grösse von 9398 T. und 16 250 I. P. K. gebaut. Eins dieser Schiffe ist jedoch ein Kreuzer von 3300 T. und 12 000 I. P. K. für die russische Regierung; es ist wahrscheinlich das beste und schnellste Schiff, das jemals in Kopenhagen gebaut ist. Mit Reparaturen ist die Werft stark beschäftigt gewesen; sie hat 295 Schiffe mit ca. 401 000 T. gedockt, resp. aufs Slip geholt und reparirt, gegen 270 Schiffe mit 350 000 T. im Vorjahre. Die Helsingörs Schiff- und Maschinenbauerei hat für skandinavische Rheder 4 grosse Frachtdampfer mit 6383 T. Brutto und 3250 I. P. K. gebaut und bleibt damit in Bezug auf Räumte etwas, in Bezug auf Maschinenkraft recht wesentlich gegen das Vorjahr zurück. Die Lindholmers Werft in Gothenburg hat zwei Schiffe von 5700 R.-T. und 6700 I. P. K. gebaut, von denen eins ein Kreuzer von 5700 I. P. K. für die schwedische Marine und das andere ein Petroleumdampfer für russische Rheder ist. Die drei leitenden Werften in Norwegen, nämlich Akers Mekaniske Verksted in Christiania, Bergens Mekaniske Verkstedt und die Mekaniske Trondjems Verkstedt haben 11 Schiffe von 5091 T., 4 Schiffe von 4414 T. und 4 Schiffe von 3418 T. erbaut und mit Maschinen versehen, was gegen das Ergebniss des letzten Jahres eine Steigerung bedeutet. Keines der Schiffe ist besonders bemerkenswerth; meistens sind es handliche Frachtdampfer und Fischerfahrzeuge. Eines der letzteren ist 97 T. gross, hat 250 I. P. K. und ist für eine Rhederei in St. Johns, Neufundland, erbaut. (Schiffbau.)

Kleine Mittheilungen.

An den **sechs Navigationsschulen der Provinz Hannover** haben sich insgesammt 207 Schüler im Jahre 1901 einer Prüfung unterzogen, und zwar 73 Schiffer auf grosser Fahrt, 60 Seesteuerleute und 74 Schiffer auf kleiner Fahrt; hiervon bestanden die Prüfung 65 bezw. 57 bezw. 74. In Geestemünde bestanden 28 Schiffer auf grosser Fahrt, 24 Seesteuerleute, 22 Schiffer auf kleiner Fahrt; in Leer 27 grosse Fahrt, 11 Seesteuerleute, 10 kleine Fahrt; in Papenburg 10 grosse Fahrt, 11 Seesteuerleute; in Timmel 11 Seesteuerleute und 7 kleine Fahrt; in Grünendeich 24 Schiffer auf kleiner Fahrt; in Emden 11 Schiffer auf kleiner Fahrt. (W.-Z.)

* * *

Der »Figaro« veröffentlicht einen ausführlichen Bericht über die durch den Hamburger Dampfer »Hebe« vollzogene Rettung der Mannschaft des französischen Schiffes »France« und spricht den Wunsch aus, dass die französische Regierung die heldenmüthigen Retter in würdiger Weise belohnen möge.

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein.

Sitzung vom 13. Jan. Als Mitglieder werden die Herren Max Meyer, C. G. Gok und Heering aufgenommen. Der Vorsitzende erwähnt, dass dem Verein die Verhandlungen des im August 1900 in Paris abgehaltenen »Congres International de la Marine marchande« von Herrn de Bethencourt in liebenswürdiger Weise zugestellt seien. (Zu dem Spruch des Flensburger Seeamts nimmt der Vorsitzende eine ähnliche Stellung ein, wie wir sie auf der ersten Seite dieser Nummer vertreten haben. D. R.). Laut Punkt I der Tagesordnung erstattet sodann Herr Capt. Messtorff den Cassenbericht, aus dem hervorgeht, dass der Verein bei einer Mitgliederanzahl von 313 auf einen Zuwachs von 27 Mitgliedern innerhalb des letzten Jahres weisen kann. Es waren 41 aufgenommen, 13 ausgetreten und 1 Mitglied gestorben. Das Vereinsvermögen beträgt Mk. 3325,37, der letztjährige Ueberschuss Mk. 702,56. Die rückständigen Beiträge belaufen sich auf Mk. 240. Im Anschluss hieran wird das Andenken des verstorbenen Mitgliedes Herrn Capt. Schütze in üblicher Weise geehrt. Zu Cassenrevisoren werden die Herren Director Bramslöw und Hechelmann gewählt. In Uebereinstimmung mit der Tagesordnung und in Folge einer Anregung des Vorsitzenden vom Deutschen Nautischen Verein werden die Delegirten zum Vereinstage in Berlin, der am 17. und 18. Februar stattfindet, gewählt, und zwar die Herren: Director Dr. Bolte, Inspector Polis, Ingenieur Rosenstiel und Redacteur C. Schroedter. Dr. Bolte übernimmt das Referat über »Höhenunterschied zwischen Top- und Seitenlampen«, Ingenieur Rosenstiel über »Prüfungsanstalten von Anker und Ketten«. — Zum letzten Punkt der Tagesordnung »Mitnahme von Hilfsmitteln zur Krankenpflege von Kauffahrteischiffen« greift, nach einem einleitenden Referat, ein sehr lebhafter Meinungsaustausch Platz. Hauptsächlich wird gesprochen: über den Begriff kleine Fahrt und im Zusammenhang damit über die Maximal-Schiffsgrösse; über die von den einzelnen Bundesstaaten herausgegebenen gleichlautenden Verordnungen, deren Sinn und Wortlaut sich nicht mit den Vorschriften der Seeberufsgenossenschaft decken; über die Verzeichnisse I und II für Schiffe in kleiner bezw. europäischer Fahrt etc. Die Anschauung des Vereins kommt schliesslich in folgenden beiden Resolutionen zum Ausdruck:

»Der Deutsche Nautische Verein wolle bei der hohen Reichsregierung dahin wirken, dass die Vorschriften für die Mitnahme von Hilfsmitteln zur Krankenpflege für alle deutschen Seeschiffe einheitlich in möglichst präciser Form geregelt werden und der Seeberufsgenossenschaft auferlegt werde, entgegenstehende Vorschriften nicht zu erlassen.«

»Der Verein empfiehlt, dass zwischen Verzeichniss I und II ein besonderes Verzeichniss eingeführt werde für alle Schiffe, welche die grosse Küstenfahrt im Sinne der See-Berufsgenossenschaft ausüben, selbst wenn sie eine Grösse von 1000 cbm erreichen.

Ein Mitglied hebt lobend die neuen russischen Segelrouten hervor und beleuchtet deren Werth für Dampfercapitäne. Ein anderes Mitglied theilt mit, dass die Mannschaften deutscher Schiffe in Singapore und Hongkong nicht vom deutschen Consul, sondern vom englischen shipping master angemustert werden, dass aber trotzdem an beide Instanzen später »fees« von der Rhederei zu entrichten seien. Mit beiden Gegenständen wird sich der Verein in einer der nächsten Sitzungen weiter beschäftigen. Nächste Sitzung am 20. Januar.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 15. Januar. Nachdem das Andenken an das verstorbene Mitglied Herrn Capt. Mählmann die übliche Ehrung gefunden hat, wird als Mitglied Herr Capt. Bode, D. »Ragusa« aufgenommen. Aus den periodischen Eingängen wird auf beachtenswerthe Notizen aufmerksam gemacht, u. A. auf den Werth, den die in den Wetterausschaukarten der Seewarte veröffentlichten Mittheilungen über den Witterungscharacter des laufenden Monats haben. Nach Ernennung der einzelnen Mitglieder der Wahlcommission für die Vorstandswahl auf der Generalversammlung am 29. Januar, werden zu Delegirten für den Verbandstag am 3. und 4. März folgende Herren gewählt: der erste Vorsitzende C. Schroedter, die Capitäne Voss und Seeth. Der erste Schriftführer des Vereins, Herr Ed. Lewens wird, wie stets bisher, auch diesmal die Aufgaben eines Verbandsschriftführers übernehmen. Vor Beginn der Wahl, stellt der Verein im Princip fest, dass die Delegirten zum Verbandstag nicht nur verpflichtet sind, für die Beschlüsse des Vereins zu stimmen, sondern unter allen Umständen auch für sie zu sprechen, falls sie das Wort nehmen. Die Versammlung tritt hierauf in eine Besprechung über Abänderungen der Verbandsstatuten ein und erledigt dieses Thema nach längerer Discussion. (Die Anträge werden in einer der nächsten Nummern auf der für den Verband reservirten Seite veröffentlicht werden. D. R.) — Von einem Mitglied wird auf die qualvollen und durch den Tod beendigten Leiden der Besatzung des Fischdampfers »Secundant« hingewiesen und hinzugefügt, dass das Schicksal der unglücklichen Leute sich wahrscheinlich ganz anders und günstiger gestaltet hätte, wenn, entsprechend dem vorjährigen Antrag des Vereins, (der rundweg von der hamburgischen Behörde abgelehnt wurde) bei der Wester Ti. ein Feuerschiff läge. Der Verein beschliesst, in nächster Sitzung auf dieses Thema zurückzukommen. Nächste Sitzung am 22. Januar.

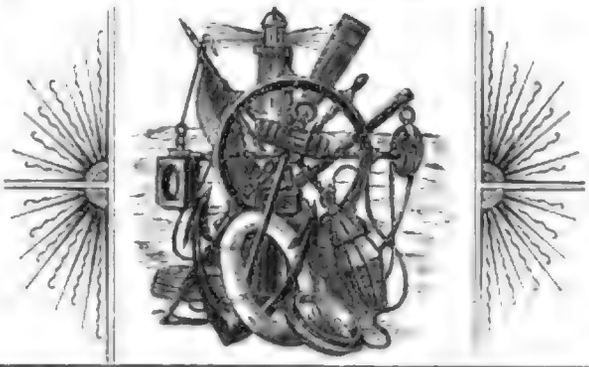
Der **Verein Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine zu Hamburg** schreibt: In der am 9. Januar abgehaltenen ausserordentlichen Mitglieder-Versammlung wurden zunächst drei Herren als Mitglieder in den Verein aufgenommen. Es erstattete dann der Vorsitzende den Bericht über die Casse, sowie über die Thätigkeit des Vereins im verflossenen Jahre. Er machte besonders aufmerksam auf die vielen Rückstände in der Beitragszahlung. Nachdem dann noch der Obmann des Verwaltungsraths über die Thätigkeit des letzteren berichtet hatte, wurde ein Antrag des Verwaltungsraths einstimmig angenommen: den Rechtsbeistand des Vereins, Herrn Rechtsanwalt Kümpel, als Ehrenmitglied in den Verein aufzunehmen. Zur Tagesordnung lag das 6. Rundschreiben des deutschen Nautischen Vereins und Tagesordnung desselben am 17. und 18. Februar d. Js. vor. Die hauptsächlichsten Punkte, zu denen der Verein Stellung zu nehmen gedenkt, sind 1) die Ausrüstung der Kauffahrteischiffe mit Hülfsmitteln zur Krankenpflege, indem dafür Sorge zu tragen wäre, dass die Schiffe reichlich mit den nöthigen Verbandszeugen und chirurgischen Instrumenten versorgt sein müssten, während man die Mitnahme von inneren Heilmitteln den maassgebenden ärztlichen Autoritäten überlassen müsste. 2) Die Abänderung des Rudercommandos. Hierzu wurde beschlossen, dass der Verein den Standpunkt, den er von Anfang an in dieser Frage eingenommen hat, für das Commando rechts und links zu stimmen, beibehalten wolle. 3) Das Gesetz betr. Untersuchung von Seeunfällen ist in einer früheren Versammlung bereits einer Commission übergeben und wird diese ihre Berathungen eingehend vornehmen. 4) Zu dem Punkte: Prüfungsstellen für Anker und Ketten, wird beschlossen, den Antrag energisch zu unterstützen. Nachdem noch der Verwaltungsrath durch Wahl einiger Mitglieder vervollständigt ist, wurde die Versammlung um 12 Uhr geschlossen.

Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer
zu Hamburg.
(Geschäftsführender Verein, Steinhöft 1.)

Seeschiffer-Verein „Weser"
in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin"
in Stettin.



Schiffer-Gesellschaft
in Lübeck.

Verein
Flensburger Seeschiffer
in Flensburg.

Der **Seeschiffer-Verein in Danzig** schreibt:

Danzig, den 13. Januar 1902.

An den Verband Deutscher Seeschiffervereine
z. H. des Herrn C. Schroedter in Hamburg.

Am 11. d. M. hat der Danziger Seeschiffer-Verein seine diesjährige Generalversammlung abgehalten. Den wichtigsten Gegenstand der Tagesordnung bildete dabei die Beschlussfassung über den Beitritt des Vereins zum Verbande Deutscher Seeschiffervereine.

Von der Erkenntniss durchdrungen, dass nur durch vereinte Kraft und gemeinsame zielbewusste Arbeit aller seiner Glieder, der deutsche Seeschifferstand die Stellung behaupten kann, die ihm gebührt, hat der Danziger Seeschiffer-Verein beschlossen, dem Verbande Deutscher Seeschiffer-Vereine beizutreten und bittet er, ihn in die Reihe der Brudervereine mit aufzunehmen. Es wäre dann hiermit die Kette geschlossen, von der Weser bis zur Weichsel. Möge ihre Arbeit gute Früchte tragen, zum Segen des Verbandes und des ganzen Deutschen Seemannsstandes.

Mit herzlichem Seemannsgruss

Der Danziger Seeschiffer-Verein
Doebler, Vorsitzender.

* * *

Dieser von herzlichen Worten begleitete Entschluss des Danziger Seeschiffer-Vereins wird gewiss von allen Brudervereinen und ihren Mitgliedern aufrichtig und freudig begrüsst werden, beweist er doch von Neuem, wie sich das Solidaritätsgefühl in deutschen Seeschifferkreisen immer mehr Bahn bricht. Ebenso wie der Verband in diesem Schritt der Danziger Collegen einen weiteren Ausdruck für die Nothwendigkeit der unbedingten Zusammengehörigkeit aller deutschen Seeschiffer erblickt, erkennt er auch, dass die Einreihung des neuen Gliedes mit einem erheblichen Zuwachs von Macht, Ansehen und Einfluss für ihn verbunden ist. Wenn in Zukunft der Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine zu irgend einer Frage Stellung nimmt, dann dürfen seine Mitglieder, ohne der Uebertreibung gezeiht zu werden, hinzufügen: So denken alle vereinigten deutschen Capitäne.

Abänderungsvorschläge des Vereins Deutscher Seeschiffer zu Hamburg

zum Gesetz betr. die Untersuchung von Seeunfällen vom 27. Juli 1879.*)

§ 3. Das Seeamt ist verpflichtet, die Untersuchung vorzunehmen:

1) wenn bei dem Unfalle entweder Menschenleben verloren gegangen, oder ein Schiff gesunken oder aufgegeben ist;
2) wenn die Untersuchung vom Reichskanzler angeordnet ist;
3) *Wenn der Capitän oder ein Schiffsofficier, dieser aber nur, sofern er während des Unfalls die Wache hatte, eine Untersuchung schriftlich beim Seeamt beantragen.*

§ 7. Das Seeamt bildet eine collegiale Behörde und besteht aus einem Vorsitzenden und vier Beisitzern.

Der Vorsitzende muss die Fähigkeit zum Richteramt besitzen. Er wird für die Dauer des zur Zeit seiner Ernennung von ihm bekleideten Amts, oder, falls er zur Zeit seiner Ernennung ein Amt nicht bekleidet, auf Lebenszeit ernannt. Die letztere Bestimmung findet auf einen, für den Fall der Verhinderung oder Ablehnung des Vorsitzenden ernannten Stellvertreter keine Anwendung.

Mindestens zwei der Beisitzer müssen die Befähigung als Capitän besitzen und müssen als solche gefahren haben.

Handelt es sich jedoch um die Beurtheilung der Handlungsweise eines Schiffsofficiers oder Lootsen, dann ist ausserdem mindestens ein Angehöriger ihres Standes als Beisitzer hinzuzuziehen; jedoch müssen dieselben im Besitz eines Befähigungszeugnisses I. Cl. (Schiffer- I. Maschinisten-Patent) sein.

§ 8. Die Aufsichtsbehörde hat für jedes Seeamt auf jedes Jahr im voraus eine Liste für das Amt eines Beisitzers geeigneter Personen aufzustellen und dem Vorsitzenden des Seeamts mitzutheilen. Die Zahl der in die Liste aufzunehmenden Personen bestimmt die Aufsichtsbehörde nach Maassgabe des Bedürfnisses. Wo eine Vertretung des Rheder-, *Capitäns-, Schiffsofficiers-, Lootsen-* und Handelsstandes vorhanden ist, ist dieselbe vor Aufstellung der Liste mit ihren Vorschlägen zu hören.

(Fortsetzung folgt.)

*) Nur solche Paragraphen, zu denen Abänderungen vorgeschlagen wurden, sind abgedruckt, und zwar ist der Wortlaut der Anträge in Schrägdruck gehalten. Wenn nicht ausdrücklich (wie im § 27 Abs. 1) etwas Anderes bemerkt ist, schlägt der Verein in allen Paragraphen des Gesetzes vor, statt der Worte »Schiffer« und »Steuermann« immer »Capitän, Schiffsofficier oder Lootse« zu setzen.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.

Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1902. No. 4. Hamburg, den 25. Januar. XXXIX. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Schiffahrt und Wohnungsfrage der Elblootsen. — Der Seeverkehr nach Flaggen. (Schluss.). — Auszüge aus verschiedenen Handelskammerberichten. (1901.) — Germanischer Lloyd. — Schiffbau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Auf dem Ausguck.

Mit Entwürfen zu **Subventionsgesetzen** für die nationalen Handelsmarinen beschäftigen sich zur Zeit die parlamentarischen Körperschaften der beiden grossen Republiken **Frankreich** und die **Ver. Staaten** von **Amerika**. Bei Frankreich handelt es sich nur um eine Erneuerung, um eine verbesserte Auflage des aus dem Jahre 1899 stammenden Gesetzes; für die Ver. Staaten bedeutet die Vorlage, das Beschreiten auf einem bisher unbekannten Gebiete. Während die amerikanischen Staatsunterstützungen nur in Form einer Fahrten- oder Navigationsprämie zum Austrag an Schiffe aus einheimischen Werften kommen sollen, unterscheidet der Franzose bekanntlich eine Schiffbau- und eine Navigations-Prämie, gegen deren Empfang er verpflichtet ist, nur Franzosen als Mannschaft an Bord zu führen. Ein Nachtheil gegenüber dem amerikanischen Rheder, von dem nur verlangt wird, dass die Besatzung zu einem Drittel aus Bürgern des Landes besteht, der sich andererseits aber wieder zur Mitnahme und Ausbildung einer Anzahl junger Leute verpflichten muss. Die Subventionen in beiden Ländern beziehen sich sowohl auf Kauffahrteischiffe wie auf Hochseefischerfahrzeuge. Das amerikanische Gesetz sieht sogar Gratificationen für die Mannschaft der Hochseefischerfahrzeuge vor; einen Dollar monatlich nach dreimonatlicher Dienstzeit. Es ist nicht viel, aber es dürfte doch für Manchen verlockend genug sein, seinen Heuervertrag nicht grundlos zu unterbrechen. Von den Subventionen für Postbeförderung ist noch nicht gesprochen, weil wir der Ansicht sind, dass Schiffe unter Aufrechterhaltung vorher angesetzter Termine zur Beförderung der Post keine staatliche Unterstützung in dem sonst üblichen Sinne dieses Ausdrucks erhalten. Ihre Gegenleistungen und die eingegangenen Verpflichtungen mit Bezug auf die Geschwindigkeit und Einhaltung bestimmter Routen, unbekümmert um die Frachtverhältnisse, sind so kostspieliger Art, dass von einem Geschenk, wie es die Navigations- und Schiffbauprämien ohne Zweifel sind, nicht wohl die Rede sein kann. Zum Empfang der amerikanischen Navigationsprämien — und zwar 1 Cent pro Br.-R.-T. für je 100 zurückgelegte Seemeilen — ist berechtigt jeder amerikanische Bürger, als Rheder jedes in den Ver. Staaten gebauten Seeschiffes. Ein Zuschlag von $^1/_4$ Cent pro Br.-R.-T. erhalten die Rheder von Schiffen über 1500 Br.-R.-T., sofern das Fahrzeug nach Erlass des Gesetzes gebaut und registrirt ist. Eine gewisse Einschränkung dieser Bestimmungen kommt noch insofern hinzu, als die Prämien im Höchstfalle nur 16 Mal im Jahre bezahlt werden und dass nur solche Schiffe überhaupt darauf Anspruch haben, deren Reisen

Digitized by Google

von einem fremden Hafen mindestens 150 Seemeilen nach einem amerikanischen Hafen betragen. Für Hochseefischer zahlt der Staat jährlich zwei Dollar für jede Br.-R.-T., sofern das Fahrzeug mindestens drei Monate im Jahre beschäftigt war. — Ueber das französische Prämiensystem und über die Art seiner Vertheilung ist schon so häufig hier gesprochen worden, dass es genügt, wenn wir mittheilen, es sind nach dem neuen Entwurf angenommen: 5 Millionen Franc zur Unterstützung der Hochseefischerfahrzeuge; 5 800 000 Franc als Schiffbau- und 12 200 000 Franc als Navigationsprämien (1 Fr. 70 cent pro Br.-R.-T. für je 1000 zurückgelegte Seemeilen). Ausserdem 27 Millionen Franc Postsubventionen. Nach den neuesten Mittheilungen beabsichtigt der Senat den Beschlüssen der Deputirtenkammer, aus deren Kreisen die neue Vorlage hervorgeht, im Princip zuzustimmen.

* * *

Auf einem Festessen der **organisirten englischen Matrosen**, Heizer, Köche und Stewards hielt der Vorsitzende, das Exparlamentsmitglied Havelock Wilson, eine sehr bemerkenswerthe Ansprache. Er schilderte die Thätigkeit und Wirksamkeit des Vereins und hob lobend die relative Verminderung von Unfällen an Bord britischer Schiffe seit 1886 hervor, wobei er sich nicht auszusprechen scheute, dass die jetzt gewährleistete grössere Sicherheit auf die Vorsichtsmaassregeln der Rheder zurückzuführen sei. Im Laufe der weiteren Rede plädirte er für höhere Heuern der Schiffsleute und liess seine Ausführungen in dem Wunsch gipfeln, dass die wirthschaftlichen Gegensätze zwischen Rhedern und Schiffsleuten immer mehr gemildert werden möchten. Der Rechtsbeistand des Vereins erweiterte in einem anderen Toast die Wünsche der Schiffsleute und trat für das Zustandekommen eines Schiedsgerichts in zweifelhaften Streitfragen zwischen Rhedern und Schiffsleuten ein, ebenso wie er einer Verbesserung der Workmen's Compensation Act das Wort redete. Zweifellos tragen beide Reden einen sehr versöhnlichen Character. Weder Wilson noch Cairns, der Jurist, stellen unausführbare Forderungen auf, sondern bewegen sich mit ihren Wünschen im Rahmen der Möglichkeitsgrenzen. Ein Umstand, der ihnen das Interesse aller Unparteiischen wachhält und deshalb entschieden die öffentliche Meinung zu ihren Gunsten beeinflusst. Allerdings gab es eine Zeit — wohl auch noch vor vier bis fünf Jahren — als Wilson eine Sprache führte, zwar nicht so roh und gehässig, aber doch so scharf, wie sie von den gemässigteren Elementen unserer »Seemannsbeglücker« beliebt ist. Heute hat er längst den Fehler seiner damaligen Taktik erkannt, deren Frucht in erster Linie das Zustandekommen der jetzt so überaus segensreich wirkenden Shipping Federation, einer Gegnerin der Seemannsorganisation, war.

* * *

Am 8. Januar hat in Hamburg eine unter dem beliebten Namen »**Protestversammlung**« veranstaltete Kundgebung einiger Schiffs- und Schauerleute stattgefunden, unter Führung der in Jener Sold stehenden Agitatoren. Es galt die Beschlüsse des Reichstags zur Seemannsordnung zu bekämpfen. Der auf die Verhandlungen bezügliche Bericht, veröffentlicht in der socialistischen Presse, wimmelt derart von Verdächtigungen, Banalitäten und Unwahrheiten, dass man nicht weiss, ob die Unverfrorenheit der Redner oder die gutgläubige Naivität ihrer Zuhörer mehr in Erstaunen setzen. Es ist wirklich jammerschade, wenn man sieht, wie durch den Einfluss der Agitatoren unsere im Herzensgrund braven Seeleute den einen nach dem anderen Theil ihres wahren Ichs über Bord werfen, um allmählich in ihrer Denkweise auf das tiefe Niveau der gewerbsmässigen Scandalmacher, ihrer »Berather«, herabsinken zu müssen. Giebt es denn gar kein Mittel, unseren Seeleuten die Binde von den Augen zu reissen? Wie weit reicht der Einfluss der Seemannsmission, vermag sie nicht helfend einzuspringen? Sie hat doch mit den Schiffsleuten Fühlung und ihre Devise soll doch sein: »Hilfe den Mühseligen und Beladenen«. Und hier liegt ein Einschreiten wirklich im Interesse der Schiffsleute. Wer es mit unseren Seeleuten aufrichtig und wahr meint, der sollte der Seemannsmission zurufen: »Befreit die deutschen Schiffsleute aus den Klauen jener Gaukler, die, unter dem Vorwand berechtigte Wünsche der Seeleute zu vertreten, durch ihr maass- und zielloses Verhalten den Stand des deutschen Seemannes herabsetzen. Werdet die Führer der Missberathenen und vertretet mit aller Schärfe, aber sachlich, deren Forderungen in wirthschaftlicher und socialer Beziehung«. Soll allerdings der erwünschte Erfolg eintreten, dann darf das religiöse Moment nicht allzusehr in den Vordergrund gerückt werden. Der deutsche Seemann ist, wie unsere Seemannspastoren gewiss schon in Erfahrung gebracht haben, im Grunde seiner Seele geistlichen Ermahnungen nicht abgeneigt; aber, um ihn zu sich herüberziehen zu können, muss er richtig behandelt werden. Wir zweifeln nicht daran, dass es der Seemannsmission, wenn ihre Vertreter klug handeln, gelingen muss, ein aufrichtiger und treuer Führer der deutschen Schiffsleute zu werden, auch im Kampfe um die Verbesserung ihrer wirthschaftlichen Stellung und um die Wahrung ihrer politischen Rechte.

Schiffahrt und Wohnungsfrage der Elblootsen.

Aus Hamburg wird uns geschrieben:

Wie wir hören, sind zwischen den Preussischen Behörden einerseits, und den betreffenden Hamburger Behörden andererseits, Verhandlungen über eine Neuregelung des Lootsenwesens der Unterelbe im Gange. Wie die Regelung geplant ist, ob eine feste Reihenfolge von Hamburg elbabwärts erfolgt, oder die regelmässig auf Hamburg verkehrenden Dampferlinien bestimmte Comtoirlootsen behalten, entzieht sich unserer Kenntniss, jedenfalls wird als wichtigstes Ziel unter allen Umständen stets im Auge behalten werden müssen, dass keine Maassnahmen getroffen werden, wodurch die Grosschifffahrt auf Hamburg irgendwelche Einbusse erleidet.

Dass hierbei die Wohnungsfrage der Elblootsen mit in Betracht gezogen wird, scheint nach unserer Ansicht sehr nothwendig zu sein; denn es dürfte einleuchten, wenn eine Aenderung vorgenommen wird, dann auch gleich etwas Gutes und voraussichtlich für eine recht ferne Zukunft Dauerndes zu schaffen.

Die Holsteinischen resp. Hamburger Lootsen wohnen schon sehr günstig, und würde hierin keine Aenderung betreffs der Wohnungsfrage nothwendig sein. Ganz anders verhält es sich aber mit den am gegenseitigen Elbufer im Alten Lande wohnenden Hannoverschen Lootsen, welche wohl im Sommer eine leidlich gute Dampfer-Gelegenheit mit Hamburg haben, die jedoch im Winter eisshalber ganz eingestellt werden muss. Die Hannoverschen Lootsen können dann recht oft nicht zur vorher bestimmten Abfahrtszeit des Schiffes in Hamburg sein, weil der Landweg von ihrem Wohnorte fast überall 9 Kilometer bis zur nächsten Bahnstation beträgt; dadurch entsteht dann häufig Verzögerung in der Abfahrt der Schiffe, und da ganz besonders in erster Linie bei der jetzigen Dampfschiffahrt Zeit Geld ist, hat der Rheder die Kosten zu tragen.

Im vorigen Winter haben z. B. die für Hannoversche Lootsen in Betracht kommenden Wohnorte vom 3. Januar 1901 bis 20. März 1901 eisshalber absolut keine directe Verbindung mit Hamburg gehabt, während dieser Zeit ist die Elblootsen-Station am Kaiser Wilhelm-Canal mehrere Male ganz ohne Lootsen gewesen, so dass verschiedene Dampfer daselbst längere Zeit haben ankern müssen, und welche enormen Kosten dadurch entstehen können, wenn für tiefgehende Schiffe die Tide verläuft, werden interessirte Schiffahrtskreise am besten selbst beurtheilen können. Fast immer ist dieser Lootsenmangel auf der Elblootsen-Station, wenn nicht direct, so doch mitverschuldet, durch die auf Lühe wohnenden Hannoverschen Lootsen, und zwar nicht weil die Hannoverschen Lootsen saumseliger sind, wie ihre am rechtsseitigen Elbufer wohnenden Collegen, sondern eben, weil sie nicht im Stande sind, rechtzeitig fortzukommen. Es ist nach diesen angeführten Thatsachen nun wohl sehr stark im Zweifel zu ziehen, wenn nicht ganz ausgeschlossen, ob die Elblootsen-Station je ganz ohne Lootsen sein würde, wenn die 24 Hannoverschen Löschlootsen, auch nur annähernd so günstig wohnten, wie ihre Collegen am rechtsseitigen Elbufer.

Etwa 11 der Hannoverschen Lootsen haben desshalb auch, dem gewaltigen Aufschwung der Schiffahrt Rechnung tragend, ihren Wohnsitz innerhalb der für sie als Wohnort in Betracht kommenden Grenzen, nach einem Bahnorte der Unterelbischen Eisenbahn verlegt. Auf Betreiben einiger älterer Hannoverscher Lootsen, welche gleichzeitig Grundeigenthümer sind, hat jetzt aber die Regierung sich veranlasst gesehen, vier von den erwähnten 11 Lootsen, wieder von den Orten mit directer Bahnverbindung zu entfernen, obgleich dieselben sich den Wohnort nur desshalb gewählt haben, um jedes Hinderniss, welches einen kostspieligen Aufenthalt der Schiffahrt verursacht, aus dem Wege zu räumen.

Man sollte doch denken, dass den vorgesteckten grossen Zielen der Deutschen Nation, und dazu gehört ganz besonders die Förderung der von unserm Kaiser so stark in den Vordergrund gedrängten Grosschiffahrt, kleinliche Bedenken, die nur wenigen der Hannoverschen Lootsen-Gesellschaft zum Vortheil gereichen, fallen zu lassen sind.

Fortschritt.

Der Seeverkehr nach Flaggen.

Dargestellt von Fab. Landau.

(Nachdruck verboten.)

(Schluss.)

Die Betheiligung am transatlantischen Verkehr ist aus der Frequenz der bezüglichen europäischen Flaggen in den Ver. Staaten bezw. Japan und der amerikanischen resp. japanischen Flagge in Japan bezw. Ver. Staaten zu ersehen. Wir haben nun den bezüglichen Verkehr als Procentsatz des betr. Flaggenverkehrs berechnet und finden folgende Ergebnisse:

Der Verkehr nach den Ver. Staaten war von je 100 R.-T. des Gesammtverkehrs der . . . Flagge:

Grossbritannische	16,2	Italienische	3,6
Norwegische	11,8	Japanishe	3,6
Belgische	11,1	Spanische	3,3
Portugiesische	10,1	Russische	1,3
Deutsche	10,0	Oesterreichische	1,1
Niederländische	4,6	Schwedische	0,6
Französische	3,8	Dänische	0,1

Der Verkehr nach Japan war von je 100 Reg.-Tons der .... Flagge:

Russische	5,0	Norwegische	1,1
Ver. Staaten	2,7	Französische	0,8
Grossbritannische	1,3	Oesterreichische	0,3
Deutsche	1,2	Dänische	0,1

Eine Darstellung des Gesammtverkehrs in den einzelnen von uns berücksichtigten 15 Staaten in dem Jahre 1888 bezw. 1899 nach absoluten Zahlen, und der Betheiligung der einzelnen 15 Flaggen im Verkehr eines jeden Staates in Procenten ausgedrückt, bringt folgende Tabelle:

Staat	Jahr	Verkehr in 1000 R.-T.	Von je 100 R.-T. entfielen auf die .... Flagge														
			Grossbritann.	Vereinigte Staaten	Französische	Deutsche	Spanische	Oesterreichische	Italienisch.	Russische	Niederländische	Portugiesische	Belgische	Schwedische	Japanische	Norwegische	Dänische	Sonstige
Grossbritannien	1888	37.249	74.11	0.36	2.91	5.23	1.51	0.22	0.76	0.61	3.08	0.09	1.00	2.04	—	5.60	2.23	0.25
	1899	48.875	67.24	0.58	2.59	5.20	2.00	0.43	1.08	0.92	3.01	0.07	1.50	3.42	—	7.62	3.46	0.79
Ver. Staaten	1888	13.368	51.66	22.41	3.02	8.33	1.81	0.44	2.17	0.35	1.10	0.13	2.38	0.49	—	4.57	0.46	0.68
	1899	28.102	56.19	20.40	1.25	8.80	0.90	0.61	1.09	0.27	1.07	0.27	1.29	0.17	0.23	5.27	0.03	2.10
Frankreich	1888	15.450	42.23	0.27	35.07	4.46	4.14	0.79	2.83	0.89	1.23	0.10	0.43	1.50	—	4.14	0.94	0.99
	1899	17.711	43.15	—	28.07	8.12	2.90	1.80	2.50	0.62	3.21	0.21	0.41	1.50	—	2.90	4.58	0.03
Deutschland	1888	9.442	36.97	0.11	0.85	41.39	0.83	0.03	0.13	1.66	1.97	0.01	0.11	5.43	—	3.97	6.28	0.26
	1899	16.786	25.01	—	0.48	56.34	0.21	0.07	0.22	1.31	1.68	—	0.12	5.50	0.09	3.94	5.03	—
Spanien	1888	11.974	31.18	0.15	11.71	3.21	40.24	0.17	4.78	0.40	0.99	0.19	2.68	0.92	—	2.55	0.59	0.24
	1899	14.777	46.54	—	3.93	2.74	29.02	0.42	3.42	3.80	0.66	—	1.31	1.55	—	4.42	0.59	0.91
Oesterreich	1888	2.825	22.90	—	0.26	0.96	—	58.76	13.98	0.59	—	0.26	0.07	—	—	0.68	0.03	1.51
	1899	12.682	2.03	—	0.16	0.27	0.06	91.43	5.03	0.09	0.01	0.01	0.02	—	—	0.04	0.01	0.84
Italien	1888	7.373	48.20	0.15	8.45	3.60	0.63	7.67	25.19	0.13	1.27	—	0.41	0.22	—	1.01	0.30	2.77
	1899	11.486	38.66	—	0.65	3.13	1.44	4.87	41.66	0.14	3.60	—	0.36	0.68	—	2.42	1.23	1.16
Russland	1888	7.413	56.35	—	0.80	9.80	0.20	4.25	2.34	10.92	1.10	—	0.34	3.35	—	4.33	5.74	0.48
	1899	10.747	36.46	—	2.78	7.87	—	3.08	3.35	32.23	0.98	—	2.38	5.94	—	*)	1.31	3.62
Niederland	1888	5.336	50.95	0.09	0.61	8.42	1.75	0.06	0.11	0.53	31.35	0.07	0.33	0.81	—	2.83	1.97	0.13
	1899	9.456	44.77	—	0.23	12.34	3.62	0.41	0.40	0.27	24.99	—	0.67	2.22	0.28	6.77	2.67	0.36
Portugal	1888	3.602	53.50	1.05	11.55	13.88	3.40	0.33	1.03	0.37	1.13	5.36	1.92	1.40	—	3.05	0.42	0.30
	1899	8.802	53.51	0.19	10.91	19.12	1.94	0.79	2.14	0.38	0.92	6.03	0.42	0.68	—	2.12	0.08	0.17
Belgien	1888	4.913	55.10	0.42	2.00	11.17	1.61	0.11	0.87	0.47	0.62	0.14	19.22	1.65	—	3.28	2.82	0.52
	1899	8.632	49.47	0.03	1.54	17.56	0.86	0.54	0.11	0.90	2.38	0.39	16.59	1.66	0.93	3.09	2.97	0.98
Schweden	1888	5.022	21.23	—	0.43	4.06	0.33	0.13	0.08	3.90	1.96	—	0.01	35.13	—	11.47	20.67	—
	1899	7.700	12.34	—	0.15	8.58	0.76	0.26	0.10	2.88	1.48	—	0.11	37.17	—	10.93	25.24	—
Japan	1888	1.486	44.22	9.61	5.86	16.51	—	—	—	2.00	—	—	0.34	—	17.42	2.91	0.05	0.49
	1899	3.000	34.17	4.09	1.66	7.79	—	1.30	—	7.64	0.05	—	—	—	38.94	3.74	0.02	—
Norwegen	1888	2.303	15.91	0.08	0.22	2.08	0.11	—	—	1.26	1.30	—	—	7.10	—	63.02	8.91	0.01
	1899	3.140	11.85	—	0.03	3.72	—	—	0.06	1.56	1.14	—	0.16	6.58	—	66.43	8.31	0.16
Dänemark	1888	3.564	16.44	—	0.06	10.73	0.03	—	—	1.26	1.27	—	0.06	13.88	—	4.90	51.37	—
	1899	2.849	15.72	0.03	0.07	8.87	0.07	—	0.03	—	0.99	—	0.10	13.43	—	10.52	48.67	1.59

*) Bei Russland werden die norwegischen zusammen mit den schwedischen Schiffen angeführt.

Um die Ergebnisse vorstehender Tabelle auf deren Werth beurtheilen zu können, muss zuerst die Frage erörtert werden, welche Art der Bewegung einer Handelsflotte lohnender ist, die locale oder internationale. Unter locale verstehen wir hier die Bewegung von einem Hafen zum andern in demselben politischen Gebiete. Diese Frage nach allen einschlagenden Factoren fachmännisch zu beantworten, müssen wir berufenen Federn überlassen und können nur aus den Thatsachen Folgendes constatiren:

In dem von uns in Betracht gezogenen Zeitraum hat die Frequenz der Flaggen im Mutterlande abgenommen: in Spanien um 10,62 pCt. in Frankreich um 7, in Grossbritannien um 6,87, in den Niederlanden um 6,36, in Dänemark um 2,70, in Belgien um 2,63 und in den Ver. Staaten um 1,95 pCt.; hingegen hat dieselbe zugenommen: in Oesterreich um 32,67 pCt., in Japan um 21,52, in Italien um 16,47, in Deutschland um 14,95, in Norwegen um 3,41, in Schweden um 2,01 und in Portugal um 0,67 pCt.

Wenn wir den transoceanischen Verkehr nach den Ver. Staaten und Japan allein berücksichtigen, kam folgende Verschiebung in demselben vor: Nach den Ver. Staaten stieg die Frequenz der Flaggen von: Grossbritannien um 4,53 pCt., Norwegen um 0,70, Deutschland um 0,47, Dänemark um 0,43, Japan um 0,23, Oesterreich um 0,17 und Portugal um 0,14 pCt.; ging zurück bei den Flaggen von: den Niederlanden um 0,03 pCt., Russland um 0,08, Schweden um 0,32, Dänemark um 0,43 pCt., Spanien um 0,91 pCt., Italien um 1,08 pCt., Belgien um 1,09 und Frankreich um 2,17 pCt. Die Schiffahrt nach Japan zeigt folgende relative Veränderungen: Zunahme bei: Russland um 5,04 pCt., Oesterreich um 1,30, Norwegen um 0,83 und den Niederlanden um 0,05 pCt.; hiergegen Abnahme bei: Dänemark 0,03 pCt., Belgien 0,34 !(ganz!), Frankreich 4,19, Ver. Staaten 4,92, Deutschland 8,72 und Grossbritannien 10,05 pCt.

Als Endergebniss für die einzelnen Flaggen ist zu notiren: Für die Grossbritannische: Zunahme des Verkehrs nach den Ver. Staaten, Frankreich und Spanien, Abnahme nach allen andern.

Der Verkehr der nordamerikanischen Flagge, der international überhaupt unbedeutend war, ist noch mehr zurückgegangen, so besonders mit Japan.

Die französische Flagge verschwindet allmählich ganz aus dem Seeverkehr, mit der einzigen Ausnahme von und nach Russland.

Eine Zunahme im Verkehr der deutschen Flagge finden wir nach bezw. von Grossbritannien, den Ver. Staaten, Frankreich, den Niederlanden Portugal, Belgien, Schweden und Norwegen; der spanischen nach den Ver. Staaten, Oesterreich, Italien, den Niederlanden, Schweden und Dänemark.

Bis auf von, resp. nach Italien und Russland hat die österreichische Flagge überall hin an Verkehr zugenommen.

Die Schiffe der italienischen Flagge fuhren mehr nach den Ver. Staaten, Deutschland, Oesterreich, Russland, den Niederlanden, Portugal, Schweden, Norwegen und Dänemark.

Die der russischen nach den Ver. Staaten, Italien, Portugal, Belgien, Japan und Norwegen.

Bis auf Frankreich, Italien und Belgien ist der Verkehr der niederländischen Flagge überall zurückgegangen.

Die portugiesische Flagge frequentirt mehr nach den Ver. Staaten, Frankreich und Belgien.

Die belgische nach Grossbritannien, Russland, den Niederlanden, Norwegen, Schweden und Dänemark.

Die Frequenz der schwedischen Flagge hat fast überall zugenommen.

Die japanische ist erst im letzten Berichtsjahre in die Reihe der interoceanische Schiffahrt treibenden Flaggen getreten.

Einer viel lebhafteren Bewegung kann sich die norwegische Flagge rühmen und zwar nach Grossbritanien, den Ver. Staaten, Spanien, Italien, den Niederlanden, Japan und Dänemark.

Die dänische Flagge endlich hat nach bezw. von Grossbritannien, Frankreich, Italien, den Niederlanden, Portugal und Belgien, ein Mehr, hingegen bei den anderen Staaten ein Weniger aufzuweisen.

Auszüge
aus
verschiedenen Handelskammerberichten.
(1901.)

b) Kiel.

Schiffahrt. Kaiser Wilhelm-Canal. Die Frist, für welche durch Gesetz vom 20. Juni 1899 die Festsetzung des Gebührentarifes für den Kaiser Wilhelm-Canal dem Kaiser im Einverständniss mit dem Bundesrath überlassen ist, läuft mit dem 30. September d. J. ab. Von dem Herrn Regierungspräsidenten sind wir deshalb zu einer Aeusserung darüber aufgefordert, welche wirthschaftlichen Folgen aus dem Bestehen des neuen Verkehrsweges sich für den hiesigen Bezirk ergeben haben. In dem von uns am 14. November abgegebenen Bericht wird darauf hingewiesen, dass der Aufschwung des Verkehrs durch den Kaiser Wilhelm-Canal der allgemeinen guten wirthschaftlichen Lage zuzuschreiben sei. Dadurch erhöhte sich der Werth des bei der Benutzung des Canals erzielten Zeitgewinns. Auch sei eine grössere Gewöhnung an die Canalroute eingetreten. Der in Folge der schlechten allgemeinen Lage stattgehabte starke Rückgang der Frachten habe im Monat October einen erheblichen Ausfall der Frequenz zur

Folge gehabt; die Rhedereien suchten jetzt, wenn möglich, die Canalgebühren zu sparen und dirigirten die Schiffe um Skagen. In dem Bericht werden dann von verschiedenen Häfen des Bezirks Verkehrsziffern angegeben und im Allgemeinen das Urtheil der Kammer über diese Frage, wie es in einem Bericht der Kammer vom 30. August 1898 an den Herrn Regierungspräsidenten niedergelegt ist, bestätigt. Es wird weiter ausgeführt, dass ein Einfluss des Elbe-Trave-Canals sowie des Dortmund-Ems-Canals nur wenig zu bemerken gewesen sei. Was die Canalgebühren anbetreffe, so wird, falls der bereits früher gemachte Vorschlag eines einheitlichen Tarifs von 30 ₰ für die Reg.-Tonne nicht acceptirt wird, der früher von der Handelskammer gemachte Vorschlag: bis 200 R.-T. 50 ₰, weiter bis 400 R.-T. 40 ₰, bis 600 R.-T. 30 ₰, bis 800 R.-T. 20 ₰, bis 1000 und über 1000 R.-T. mehr 10 ₰ für die R.-T. zu erheben zur Erwägung wiederholt. Der Schlepptarif wird als zu niedrig und namentlich hinsichtlich der hierdurch noch verstärkten Concurrenzfähigkeit der grossen Leichterfahrzeuge als unbillig bezeichnet. Was die Festsetzung des Tarifs anbetrifft, so wird empfohlen, dieselbe auch ferner dem Bundesrath im Einvernehmen mit dem Kaiser zu überlassen, und zwar immer auf die Zeit von fünf Jahren.

Ausrüstung der Kauffahrteischiffe mit Hülfsmitteln zur Krankenpflege. Von dem Vorsteheramt der Kaufmannschaft zu Königsberg i. Pr. ist bei dem Deutschen Nautischen Verein beantragt, dahin zu wirken, dass die Polizeiverordnung vom 17. März 1899, betreffend die Ausrüstung der Kauffahrteischiffe mit Hülfsmitteln zur Krankenpflege, namentlich für diejenigen Dampfer vereinfacht werde, welche in europäischer Fahrt beschäftigt sind und deren Reisen nicht über 10 Tage dauern. Durch eine von uns veranstaltete Umfrage hat sich ergeben, dass die auf solchen Schiffen vorhandenen Arzneikasten im Allgemeinen wenig gebraucht werden und wenn dieses überhaupt geschieht, dann nur Verbandstoffe, Carbol, Salben und Abführmittel benutzt werden. Wir haben deshalb den Antrag der Königsberger Kaufmannschaft unterstützt.

Ruder-Commando. Nachdem die Frage des Ruder-Commandos auf Seeschiffen von den Rhedereien an der Weser wieder aufgerollt ist, wird der nächste Vereinstag des Deutschen Nautischen Vereins sich wieder mit derselben beschäftigen. Von unserer Seite wird wie bisher der Antrag vertreten werden, das Ruder-Commando so festzulegen, dass die Seite des Schiffes, wohin der Kopf sich drehen soll, sinngemäss genannt wird, sei es »Backbord« und »Steuerbord« oder »Links« und »Rechts«.

Stempelmarken für Schiffsfracht-Urkunden. Von verschiedenen Hamburger Firmen ist bei der zuständigen Behörde beantragt, dass es ihnen gestattet werde, die Stempelmarken für Schiffsfrachturkunden vor dem Gebrauch mit eingelochten Buchstaben zu versehen, um sich dadurch vor Unterschlagung der Marken zu sichern. Auf eine Anfrage des Herrn Provinzial-Steuerdirectors haben wir erwidert, dass im hiesigen Bezirk die gleichen Wünsche gehegt werden.

Hafenabgaben in Russland. Mit dem 1./14. Januar 1902 tritt ein neues russisches Hafenabgaben-Gesetz in Kraft, durch welches die Erhebung sämmtlicher Schiffahrtsabgaben dem Staate zugewiesen und zugleich das System dieser Abgaben einheitlich gestaltet wird. Nach demselben werden künftig nur noch zweierlei Abgaben erhoben, nämlich die Schiffahrtsabgabe in allen und die Pudabgabe in den durch Gesetz vorgeschriebenen Häfen. Die Schiffahrtsabgabe beträgt 10 Kopeken für die R.-T. bei jeder Ankunft und jeder Abfahrt.

Hafenanlagen. Eine Verbesserung und Erweiterung der Hafenanlagen Kiels ist ein seit Jahren geäusserter Wunsch. Von den Stadtcollegien ist für den Ausbau der Quaistrecke Seegartenbrücke-Fischerleger eine entsprechende Summe bewilligt worden. Nachdem für den Ausbau der Quaistrecke Fischerleger-Jensenbrücke die Hauptschwierigkeiten beseitigt erscheinen, wird auch hoffentlich hiermit vorgegangen werden können.

Für die Herstellung von Hafenanlagen in der Wiker Bucht war im Jahre 1891 der Stadt seitens der Marinebehörden eine generelle Bauerlaubniss ertheilt und zwar gültig für den Zeitraum von 10 Jahren, bis November 1901. Nachdem im Jahre 1893 durch Majorität der Stadtcollegien der beantragte Ausbau abgelehnt war, ist nunmehr am 22. März von den Stadtcollegien eine Summe von 1 100 000 ℳ bewilligt worden. Da jetzt die Bauerlaubniss jedoch von den Marinebehörden verweigert wird, so ist seitens der Stadt bei dem Bundesrath Berufung eingelegt, worauf indessen bisher ein Bescheid nicht erfolgt ist. Für die Weiterentwickelung der Stadt, die sich besonders im Norden geltend macht, ist eine derartige Anlage durchaus nothwendig, weil der Raum im innern Hafen, auch nach erfolgtem Ausbau, sich für den Schiffsverkehr als zu klein erweist. Wir sind der Meinung, dass auch der sehr stark wachsenden Marine mit ihren bereits sehr vergrösserten Anlagen hieraus nur Vortheile erwachsen.

Schiffbau. Der Schiffbau, welcher sich an der Kieler Föhrde immer mehr ausdehnt, und wo namentlich drei Betriebe hervorragen, die Kaiserliche Werft, die Germaniawerft und die Howaldtswerke, hat auch in diesem Jahre ein im Allgemeinen gutes Ergebniss gehabt. Es lag noch gute Beschäftigung vor, und auch jetzt noch ist in dieser Hinsicht die Lage befriedigend. An gelernten gut vorgebildeten Schiffbauhandwerkern ist Mangel, dagegen hat fast während des ganzen Jahres Ueberfluss an nicht gelernten Arbeitern geherrscht. Die Zahl der beschäftigten Arbeiter beträgt bei der Kaiserlichen Werft rund 6700, auf der Germaniawerft rund 3000 und auf den Howaldtswerken rund 2600. Für die kleineren Schiffbauanstalten war das Ergebniss des verflossenen Jahres zum Theil ein gutes und theilweise vortheilhafter als im Vorjahr. Aufträge lagen hinreichend vor. Die Preise der Materialien für den Schiffbau wichen während des ganzen Jahres. Wie in früheren Jahren wird über den Mangel an Lösch- und Ladevorrichtungen an den Kieler Quais geklagt. Kleinere Lohnerhöhungen sind eingetreten. Tüchtige Handwerker werden nach wie vor gesucht. Die Docks der Kieler Dock-Gesellschaft sind in befriedigender Weise beschäftigt gewesen. Für den vermehrten Tiefbau und Baggerbetrieb innerhalb der Kieler Föhrde ist das Vorhandensein der Docks eine Nothwendigkeit.

Rhederei. Die Rhederei der Stadt Kiel mit Ellerbek, Wellingdorf und Neumühlen bestand zu Anfang des Jahres 1901 aus 105 Schiffen mit einem Netto-Raumgehalt von 69 630 cbm, darunter 89 Dampfer mit 66 952 cbm und 16 Segelschiffe mit 2678 cbm Raumgehalt. Hinzugekommen sind durch Neubau 3 Dampfer, durch Ankauf 5 Dampfer, abgegangen durch Verlust 3 Dampfer, durch Verkauf 3 Dampfer und 2 Segelschiffe. Am 31. December 1901 waren vorhanden 90 Dampfer mit einem Netto-Raumgehalt von 72 882 cbm und 15 Segelschiffe mit einem Netto-Raumgehalt von 1846 cbm, zusammen 105 Schiffe mit einem Netto-Raumgehalt von 74 728 cbm. In den sonstigen Häfen des hiesigen Bezirks waren Ende Dezember 1901 vorhanden: Eckernförde: 1 Segelschiff mit 115 cbm, auf Fehmarn 8 Segelschiffe mit 593,5 cbm und 3 Dampfschiffe mit 287,6 cbm, zusammen 11 Schiffe mit einem Netto-Raumgehalt von 886,1 cbm, in Heiligenhafen 7 Segelschiffe mit 523,4 cbm, in Howacht 2 Segelschiffe mit 81,4 cbm, in Laboe 9 Segelschiffe mit 509,9 cbm, Möltenort 4 Segelschiffe mit 316,6 cbm, Neustadt i. H. 2 Segelschiffe mit 146,9 cbm, 1 Dampfschiff mit 93,1 cbm Netto-Raumgehalt.

Das Rhedereigeschäft hatte ein sehr ungünstiges Ergebniss; dasselbe steht in keinem Verhältniss zu dem im Vorjahre erzielten Resultat. Die Frachten waren in allen Richtungen äusserst niedrig und so wenig lohnend, wie seit Jahren nicht,

so dass die Rhedereien ungünstig abschliessen. Der Rückgang ist wohl hauptsächlich auf die schlechte Lage in der Industrie, und namentlich auf dem Eisenmarkt, zurückzuführen. Von Missernten in kleinen Districten abgesehen, war die Ernte im östlichen Theile Europas eine mittelmässige, doch waren die Preise in den Absatzgebieten nur niedrig, so dass ein Export nur in beschränktem Maasse stattfand; in Folge davon aber werden nur geringe Frachten bezahlt. Es wird angeregt, eine Reduction der Kosten bei dem Passiren des Kaiser Wilhelm-Canals eintreten zu lassen, um den Rhedereien die Passage zu zu erleichtern. — Geklagt wird, wie schon verschiedentlich, über den Mangel an gut ausgebildetem seemännischen Personal. — Für den Verkehr auf der Kieler Föhrde war die beständige Witterung von Vortheil. Für den Schleppverkehr war das Geschäft ruhiger. Der Ausfall dieses Geschäfts wird durch die immerhin noch nicht niedrigen Kohlenpreise sowie höhere Mannschaftsheuern beeinflusst.

Im Jahre 1901 sind in Kiel, soweit bis jetzt festzustellen ist, 6840 Schiffe mit 1 962 000 cbm Raumgehalt und 1 104 000 cbm Bestauung einclarirt, gegen 5983 Schiffe mit 1 783 703 cbm Raumgehalt und 959 790 cbm Bestauung in 1900 und 4295 Schiffe mit 1 627 324 cbm Raumgehalt und 792 776 cbm Bestauung in 1899. Zum Einnehmen von Bunkerkohlen liefen Kiel an 45 Schiffe gegen 42, 60 und 91 in den Vorjahren.

In den übrigen Häfen des hiesigen Bezirks betrug der Schiffsverkehr eingehend vom 1. Januar bis zum 30. November beziehungsweise 15. December: Neumühlen 329 mit 115 773 cbm Netto-Raumgehalt, Laboe 243 Schiffe mit 21 388 cbm Bestauung, Eckernförde 537 Schiffe 50 523 cbm Netto-Raumgehalt und 41 455 cbm Bestauung, Heiligenhafen 344 Schiffe mit 46 869 cbm Netto-Raumgehalt und 15 750 cbm Bestauung, Ohrt a. F. 87 Schiffe mit 9600 cbm Netto-Raumgehalt und 9000 cbm Bestauung (ausserdem die regelmässig verkehrenden Dampfer »Fehmarn«, »Meta« und »Ohrt«), Lemkenhafen a. F. 51 Schiffe mit 6122 cbm Netto-Raumgehalt, Burg a. F. 487 Schiffe mit 78 098 cbm Raumgehalt und 72 260 cbm Bestauung, Neustadt i. H. 214 Schiffe mit 51 477 cbm Netto-Raumgehalt.

Nach ungefähren Ermittelungen bezw. Berechnungen betrug der Verkehr im Kaiser-Wilhelm Canal im Jahre 1901:

	Zahl der Schiffe	N.-Raumgehalt in R.-T.	Einnahme ℳ
1901:	29 650	4 150 000	2 100 000
gegen 1900:	29 571	4 282 258	2 133 156

Schlussbemerkungen. Aus den vorstehenden Einzelurtheilen geht hervor, dass die Geschäftslage im hiesigen Bezirk sich in dem verflossenen Jahre nicht in der Höhe des Vorjahres halten konnte: Wenn auch für das umfangreichste Gewerbe des hiesigen Bezirks, den Schiffbau, noch über ein gutes Ergebniss berichtet werden kann, voraussichtlich für dasselbe auch noch in nächster Zukunft ein weiterer günstiger Verlauf zu erwarten ist, und wenn auch das Baugeschäft und die mit diesem zusammenhängenden Gewerbe eine rege Thätigkeit fanden, ferner das Brauereigewerbe und eine sonstige Gewerbszweige befriedigende Ergebnisse zeitigten, so ist doch in den meisten Geschäftszweigen ein Rückgang zu verzeichnen. Für die Eisenindustrie, für die Fabrikation electrischer Anlagen, für die Mühlenindustrie, die Spiritusfabrikation, für verschiedene andere Fabrikationszweige hat sich ein weniger vortheilhaftes Ergebniss herausgestellt. Die Fischerei liefert bedeutend geringere Erträge. Für die Rhederei trat eine völlig veränderte Lage ein. Die hohen Frachten des Vorjahres wichen und machten ganz niedrigen Frachten Platz.

Je ungünstiger sich die wirthschaftliche Entwickelung darstellt, um so mehr tritt die Nothwendigkeit hervor, Verhältnisse zu schaffen, durch welche wieder eine Verbesserung der Lage herbeigeführt werden kann. Für den Handel und für die Industrie haben sich die in den Jahren 1891—94 abgeschlossenen Handelsverträge, welche mit dem 31. Decbr. 1903 ablaufen, als günstig erwiesen, weil sie dem Gewerbe ermöglichten, sich auf längere Zeit einzurichten, so dass dasselbe nicht von augenblicklichen Stimmungen des Auslandes abhängig war. Wie die Staaten, mit denen Deutschland die Handelsverträge abgeschlossen, durch diese Thatsache bestätigt haben, dass auch ihrerseits ein Bedürfniss nach langfristigen Handelsverträgen besteht, so dürfte von diesen auch jetzt noch die Nothwendigkeit solcher Verträge anerkannt werden.

Das Verkehrsleben im hiesigen Bezirk hat, wenn auch nicht in dem Maasse wie anderswo, unter der Ungunst der Verhältnisse gelitten. Der Verkehr in verschiedenen Häfen ging zurück; für den Kaiser Wilhelm-Canal brachten die schlechten Frachten der letzten Monate ebenfalls Ausfälle. Für Kiel gab zwar das rasche Anwachsen der Stadt und die hierdurch erforderte Bauthätigkeit dafür Veranlassung, dass kein Rückgang eintrat. Im Allgemeinen aber war die Stimmung flau und es ist vielfach eine gewisse Lähmung eingetreten Um wieder eine Belebung herbeizuführen, ist es nothwendig die Verkehrsanlagen so zu verbessern, dass sie in Zeiten allgemeinen Niedergangs zur Förderung des Verkehrs beitragen können. Der Ausbau von Wasserstrassen würde diesem Zweck dienen können. Wir denken hierbei an den Elb-Trave-Canal. Eine solche Wasserstrasse würde dem Bezirk von bedeutendem Nutzen sein.

Für Kiel ist die Herstellung von Quaieinrichtungen im inneren Hafen allseitig gewünscht, und es darf gehofft werden, dass nach Beseitigung der Hauptschwierigkeiten der Bau bald in Angriff genommen werden kann. Für die Herstellung von Anlagen für den Schiffsverkehr im Aussenhafen ist 1901 seitens der Stadtcollegien der Betrag von 1 100 000 ℳ bewilligt, jedoch ist dafür die Zustimmung des Marinefiskus noch nicht ertheilt. Auf die von der Stadtverwaltung an den Bundesrath gerichtete Berufung ist bisher ein Bescheid nicht eingegangen. Bei dem Wachsen der Stadt, besonders in dem nördlichen Theil derselben ist es als eine dringende Nothwendigkeit zu betrachten, dass auch im Aussenhafen Anlagen für den Handelsverkehr geschaffen werden. Solche Anlagen werden allen Betheiligten, auch der Marineverwaltung, von grossem Nutzen sein.

c. Altona.

Unterelbische Schiffahrts- und Hafenverhältnisse. Die Aufmerksamkeit der Handelskammer ist auch im Berichtsjahre der Verbesserung der unterelbischen Schiffahrts- und Hafenverhältnisse in ihrem Bezirk zugewandt worden. Jedoch sind die Verhandlungen mit den Localinteressenten bezw. den Behörden grösstentheils noch nicht so weit fortgeschritten, dass die Handelskammer mit endgültigen Vorschlägen hervortreten kann. Die Vertiefung der Wilsterau, die in Folge der Abschneidung ihres Oberlaufes durch den Kaiser Wilhelm-Canal in stark zunehmendem Maasse der Verschlickung anheimfällt, lässt schleunige Abhülfe dringend erwünscht erscheinen. Die Kammer erhofft von ihren im Einklange mit dem Magistrat von Wilster sowie den dortigen Schiffahrts- und Handelsinteressenten bei dem Herrn Regierungs-Präsidenten unternommenen Schritten die erwünschte Besserung, worüber im nächsten Jahre zu berichten sein wird.

Die durch die nicht allseitig befriedigende Bedienung des Leitwerks an der Eisenbahn-Drehbrücke bei Itzehoe hervorgerufenen Benachtheiligungen des Schiffsverkehrs haben der Kammer Veranlassung zu einer Eingabe an die Königl. Eisenbahndirectin zu Altona gegeben.

Kaiser Wilhelm-Canal. Da die Ermächtigung des Kaisers, im Einvernehmen mit dem Bundesrate den Gebührentarif für den Kaiser Wilhelm-Canal festzusetzen, am 30. September des kommenden Jahres abläuft, ist zur Vorbereitung einer neuen

Reichstagsvorlage von den in Betracht kommenden Handelsvertretungen Material über die Entwickelung des Canalverkehrs seit 1898 für die betreffenden Kammerbezirke von der Regierung erbeten worden.

Gelegentlich dieser Umfrage ist von zahlreichen Betheiligten an die Kammer der Wunsch herangetreten, wegen Verbesserung des Schleppverkehrs zuständigen Orts vorstellig zu werden. In Folge der unzulänglichen Zahl der Schlepper müssen die Segelschiffe oft tagelang vor den Eingängen des Canals auf der offenen Rhede warten, bis sie abgeholt werden, was besonders beim westlichen Eingang bei Brunsbüttel mit schweren Gefahren verbunden ist. Hiervon wie von kleineren baulichen Mängeln haben wir das Kaiserl. Canalamt in Kiel mit der Bitte um thunlichste Abhülfe verständigt.

Sturmwarnungssignale. Durch das Reichs-Marine-Amt wird eine Vervollkommnung des Sturmwarnungswesens, insonderheit der Nachtsignale, angestrebt. Die Handelskammer hat auf Ersuchen nach einer Umfrage bei den Interessenten sich dahin ausgesprochen, es sei eine Aenderung der bestehenden Nachtsignale nicht unbedingt erforderlich, event. empfehle es sich, das folgende sehr einfache System einzuführen:

1 rothe Laterne	=	Sturm aus NW.
1 weisse »	=	» » SW.
1 rothe und 1 m darunter eine weisse Laterne	=	» » NO.
1 weisse und 1 m darunter eine rothe Laterne	=	» » SO.

Lichterführung der Fischereifahrzeuge. Auf Ersuchen des Herrn Regierungs-Präsidenten haben wir uns zu der Frage geäussert, ob Deutschland die von der britischen Regierung als Ergänzung zu den internationalen Collisionsverordnungen vorgeschlagenen Bestimmungen über Lichterführung der Fischereifahrzeuge acceptiren und die betreffende Kaiserliche Verordnung vom 10. Mai 1897 entsprechend abändern solle, oder ob vielmehr die Annahme dieser deutschen Vorschriften durch die übrigen Seestaaten erwünscht erscheine.

Wir sind weder für unbedingte Annahme der englischen Vorschläge noch für Aufrechterhaltung der Kaiserl. Verordnung eingetreten, sondern haben nach Anhörung von hiesigen Sachverständigen mehrfache Abänderungsvorschläge gemacht. Gleichzeitig haben wir als allgemein zu beachtendes Princip möglichste Einfachheit und Gleichmässigkeit in der Constellation der Lichter betont.

Germanischer Lloyd.

Der Germanische Lloyd hat soeben sein Schiffs-Register für das Jahr 1902 vertheilt. Dasselbe enthält ausser dem eigentlichen Schiffsverzeichniss eine Liste sowohl der Agenten und Besichtiger der Gesellschaft, als der technischen Aufsichtsbeamten der See-Berufsgenossenschaft, deren sachverständiger Beirath der Germanische Lloyd ist. Am Schluss des Registers befinden sich alphabetisch geordnete Listen der deutschen Rheder und Werften mit Angabe ihrer telegraphischen Adressen, sowie der angewandten Telegraphenschlüssel. In der Rhedereiliste sind die den Rhedern gehörigen Schiffe, ebenfalls alphabetisch geordnet, nebst ihrem Netto-Tonnengehalt angeführt. Ferner ist noch je ein Verzeichniss der Rheder, nach den Heimathshäfen geordnet, und der in Deutschland befindlichen Trockendocks, Schwimmdocks, Patentslips und Helgen beigefügt.

Gleichzeitig mit dem Register wird das vom Germanischen Lloyd angefertigte Verzeichniss der im Jahre 1901 auf deutschen Schiffswerften, sowie für deutsche Rechnung im Auslande erbauten Schiffe und Fahrzeuge versandt.

Der Germanische Lloyd bedient sich zur Wahrnehmung seiner Geschäfte an den verschiedenen Hafenplätzen der Erde der Vermittelung von 103 Agenten und 170 Besichtigern, welche theils Schiffbauer, Maschinen-Inspectoren oder Schiffscapitäne sind. Von diesen sind 51 im Deutschen Reich und 222 im Auslande thätig. Die See-Berufsgenossenschaft hat im Deutschen Reich 37 technische Aufsichtsbeamte angestellt und bedient sich zur Controlle ihrer Unfallverhütungsvorschriften im Auslande nach Bedarf der ausländischen Experten des Germanischen Lloyd.

Das eigentliche Schiffsregister enthält an Schiffen:

deutsche	2983
schwedische	302
russische	258
niederländische	295
norwegische	132
dänische	123
britische	48
französiche	26
spanische	14
italienische	17
verschiedener Nationalität	94
Summa	4292 Schiffe.

Was speciell die deutschen Schiffe betrifft, so sind dieselben:

	Anzahl	Br.-T.	N.-T.
Dampfer ...	1468	2 473 871	1 528 913
Segelschiffe .	1515	—	587 518
	2983	—	2 116 431

Nach der vom Germanischen Lloyd veröffentlichten Schiffbauliste befanden sich im Jahre 1901 im Bau:

	Schiffe	Br.-T. Raumgeh.
auf deutschen Werften	677	638 973
auf ausländischen Werften für deutsche Rechnung	96	201 214
zusammen	773	840 187

Davon wurden im Jahre 1901 fertiggestellt:

	Schiffe	Br.-T. Raumgeh.
auf deutschen Werften	441	291 703
auf ausländischen Werften für deutsche Rechnung	60	110 396
zusammen	501	402 099

so dass im Dezember 1901 noch im Bau verblieben:

	Schiffe	Br.-T. Raumgeh.
auf deutschen Werften	236	347 270
auf ausländischen Werften für deutsche Rechnung	36	90 818
zusammen	272	438 088

Ferner sind für deutsche Rechnung im Auslande angekauft worden: 57 Schiffe von 57 036 N.-T. Raumgehalt und es sind durch Verkauf, Verlust auf See oder durch Condemnirung aus deutschem Besitze geschieden: 104 Schiffe von 63 983 N.-T. Raumgehalt.

Im Verlage der Gesellschaft ist ausserdem erschien:

Yacht-Register	ℳ 5.00
Vorschriften für die Classification und für den Bau und die Ausrüstung von eisernen und stählernen Schiffen mit den Fahrtzeichen L, A tl, K und k	» 8.00
Regulations for the Survey and Classification and Rules for the Building and Equipment of Iron and Steel Vessels for Long Voyages, Atlantic Trade, and the Great and Small Coasting Trade.	» 8.00
Vorschriften für die Classification und für den Bau und die Ausrüstung von Yachten	» 6.00

Vorschriften für die Classification und für den Bau und die Ausrüstung von eisernen und stählernen Schiffen der Sund- und Wattfahrt, sowie der Binnenfahrt ..... » 5.00

Reglement für die Classification und Vorschriften für den Bau und die Ausrüstung von hölzernen und Composit-Schiffen ..... » 4.00

Vorschriften für die Besichtigungen und für den Bau von Maschinen und Kesseln, sowie Vorschriften für electrische Anlagen..... » 0.50

Regulations for the Survey and Rules for the Construction of Engines and Boilers as also Rules for Electric Installations ..... » 0.50

Vorschriften für die Prüfung von Schweisseisen, Stahl (Flusseisen) und Stahlguss, sowie von Ankern, Ketten und Tauwerk ..... » 0.50

Rules and Regulations for the Testing Wrought Iron, Steel and Cast-Steel also of Anchors, Chain-Cables, and Hawsers..... » 0.50

Schiffbau.

Neubauten bei der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft. Die Flensburger Schiffbau-Gesellschaft hat in jüngster Zeit folgende Aufträge hereingenommen: 1 Dampfer, Stapel-No. 219, von 6500 T. d. w. für die Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft, Hamburg, und 1 sogenanntes einseitiges Offshore-Dock, Stapel-No. 220/221, nach dem System der Herren Clark & Standfield, London, für die Reiherstieg-Werft in Hamburg mit der bedeutenden Tragfähigkeit von 11 000 T. Zur gleichen Zeit befindet sich ein kleineres zweiseitiges Dock für die Firma H. C. Stülcken Sohn, Hamburg, im Bau, die erste Section ist bereits zur Zufriedenheit des Bestellers abgeliefert. Neben diesen hat die Flensburger Werft ihr eigenes gut prosperirendes Dock gebaut und vor nicht allzulanger Zeit auch für Copenhagener Rechnung ein solches hergestellt, welches zur Freude des Bestellers tadellos functionirt. Es ist freudig zu begrüssen, dass eine deutsche Werft diesen Zweig als Specialität aufgenommen und bereits Erfolge darin zu verzeichnen hat. Die Thätigkeit genannter Werft ist überhaupt eine sehr rege. An Aufträgen liegen vor: 1 Frachtdampfer, Stapel-No. 209, »Schönfels«, ca. 5700 Br.-R.-T., für Rechnung Deutsche D.-Ges. »Hansa«, Bremen, 1 Passagierdampfer, Stapel-No. 210, »Bürgermeister», 5800 Br.-R.-T., für Rechnung Deutsche Ostafrika-Linie, Hamburg, 1 Fracht- und Passagierdampfer, Stapel-No. 211, 5600 Br.-R.-T., für Rechnung Det.-Ostasiatiske-Compagnie, Copenhagen, 1 Fracht- und Passagierdampfer, Stapel-No. 214, 5500 Br.-R.-T., für Rechnung D.-Ges. »Argo«, Bremen, 1 Fracht- und Passagierdampfer, Stapel-No. 217, 4900 Br.-R.-T., 1 do., Stapel-No. 218, 4900, für Rechnung Hamburg-Amerika Linie, Hamburg, 1 Fracht- und Passagierdampfer, Stapel-No. 219, 4500 Br.-R.-T. für Rechnung Deutsch-Austral. D.-Ges., Hamburg. Dem treten hinzu: die noch im Bau befindliche zweite Dockhälfte, Stapel-No. 216, 1500 Br.-R.-T., für Rechnung H. C. Stülcken Sohn, Hamburg, 2 Dockhälften, Stapel-No. 220/221, zusammen ca. 7000 Br.-R.-T., für Rechnung Reiherstieg-Schiffswerfte und Maschinenfabrik, Hamburg, womit eine auf lange Zeit hin vorliegende Beschäftigung documentirt ist. Der Ausbau der vergrösserten Werftanlage der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft schreitet rüstig vorwärts und wird nach Vollendung desselben das schon jetzt so bedeutende Etablissement zu den allerersten des In- und Auslandes zählen.

* * *

Bauaufträge.

Der Actiengesellschaft »Weser«, Bremen, ist der Auftrag zur Erbauung eines Feuerschiffes für die Wasserinspection in Emden zu Theil geworden.

* * *

Stapelläufe.

Auf der Werft De Schelde in Vlissingen wurde am 12. Januar ein für den Rotterdamschen Lloyd erbauter Dampfer glücklich zu Wasser gelassen, der den Namen »Goentoer« erhielt und für den Postdienst nach Java bestimmt ist. Das nach der höchsten Veritasclasse aus Stahl erbaute Schiff hat Dimensionen von 440 × 50 × 31 und erhält eine Maschine von 4500 ind. Pferdestärken.

* * *

Am 22. Januar ist auf der Werft von Blohm & Voss, Hamburg, ein für die Woermann-Linie m. b. H. neuerbauter Fracht- und Passagierdampfer mit dem Namen »Lilli Woermann« zu Wasser gelassen worden. Der neue Dampfer (Stapel-No. 153), ein Schwesterschiff der im April v. J. auf derselben Werft zu Wasser gelassenen »Irma Woermann«, hat nahezu dieselben Dimensionen, wie jenes, und zwar 312 × 38 × 26' 10" und besitzt eine Tragfähigkeit von 3600 T. Schwergut, bei 21' 6" Tiefgang im Seewasser. Nach dem Dreideckssystem aus Stahl erbaut, ist auch die »Lilli Woermann« mit durchlaufenden Zellenboden und sechs bis zum Hauptdeck reichenden Querschotten versehen. Das Schiff wird mit einer dreifachen Expansionsmaschine ausgerüstet, die 1100 Pferdestärken indiciren und dem Dampfer eine Fahrt von 10½ Knoten verleihen soll. Die Maschine erhält ihren Dampf aus zwei Doppelenden-Stahlkesseln, die auf 15 Atmosphären concessionirt worden sind. Unter Specialaufsicht der Experten des Germanischen Loyd erbaut, hat auch dieser Dampfer die höchste Classe dieses Instituts erhalten.

Vermischtes.

Das December-Rundschreiben der Nordisk Skibsreder-Forening führt unter der Spitzmarke: »Ein kleiner Beitrag zu der Frage über die **Fähigkeit der norwegischen Schiffsführer** folgendes aus: »In der Presse-Discussion über die Ursachen zu den grossen Verlustprocenten für die norwegischen Schiffe ist von verschiedenen Seiten angedeutet, dass eine mitwirkende Ursache die sein könnte, dass die norwegischen Seeleute durchschnittlich weniger tüchtig sind, als die Seeleute anderer Länder. Um, wenn möglich, einen Beitrag zur Beantwortung dieser Frage zu liefern, haben wir versucht, eine Uebersicht über die Ursachen zu beschaffen, die in den letzten Jahren bei den Collisionen norwegischer Schiffe mit denen fremder Nationalität maassgebend waren und aus dieser Veranlassung haben wir eine Aufklärung darüber angestrebt, wie weit die Schuldfrage bei den vorgekommenen Collisionen zwischen norwegischen und fremden Schiffen durch Urtheil oder Vergleich oder auch auf andere Art klargestellt worden ist. Wir nehmen an, dass es von einigem Interesse für die Beurtheilung der Fähigkeit der norwegischen Schiffsführer sein könne, einen Vergleich mit denen anderer Länder zu ziehen, indem festgestellt wird, wie sich die Schuldfrage in den Fällen stellt, in denen norwegische Schiffe mit fremden Fahrzeugen collidirt haben. Nach dem vom Norsk Veritas herausgegebenen Verzeichniss über die norwegischen Schiffe, die in den Jahren 1895 bis 1900 durch Collision verloren gegangen sind, collidirten 76 Norweger mit Schiffen fremder Nationen. Von diesen 76 Fällen blieben 19 unentschieden, theils, weil das collidirende Schiff unbekannt war, sodass die Schuldfrage nicht festgestellt werden konnte (3 Fälle) und theils (in 8 Fällen) weil die nothwendigen Aufschlüsse überhaupt nicht beschafft werden konnten. In zwei

weiteren Fällen ist der gerichtliche Austrag noch nicht zum Abschlusse gekommen und verschiedene andere Fälle konnten desshalb nicht entschieden werden, weil z. B. das fremde Schiff, welches sank, einer Gesellschaft gehörte, die nicht zur Verantwortung gezogen werden konnte etc. Von den übrigen 57 Collisionsfällen ist es jedoch möglich gewesen, die nothwendigen Aufschlüsse zu erhalten, die folgendes Resultat ergeben: In 44 Collisionsfällen ist das fremde Schiff (darunter 29 englische) entweder durch gerichtliches Urtheil als schuldig befunden oder hat selbst seine Schuld zugegeben. In 6 Fällen lag eine gleiche Schuld auf beiden Seiten. In 3 Fällen wurden beide Schiffe vom Gericht als schuldlos befunden. In 2 Fällen erwies sich die Schuld als auf Seiten des Lootsen liegend und nur in 2 Fällen wurde festgestellt, dass die Schuld das norwegische Schiff allein traf.«

Der preussische Handelsminister hat an die Regierungs-Präsidenten der Seeschiffahrtsbezirke folgendes Rundschreiben erlassen: »Das südlich von Copenhagen zwischen den Insel Amager und Saltholm gelegene Fahrwasser, »**Drogden**« genannt, hat seit Jahren den bei der Schiffahrt Interessirten **Grund zur Klage** gegeben. Die Tiefe des Fahrwassers beträgt nur gegen 21 Fuss. Es ist wiederholt vorgekommen, dass grössere Dampfer in den »Drogden« aufgelaufen sind und noch vor Kurzem hat ein grosses norwegisches Segelschiff das Unglück gehabt, daselbst durch Anstossen leck zu werden, sodass es, um seine Rettung zu ermöglichen, auf den Grund gesetzt werden musste. Es giebt allerdings in den Drogden eine Rinne, die mit grösseren Schiffen befahren werden kann, aber diese Rinne kann nicht wohl ohne Lootsen durchsegelt werden und bei Nacht oder unsichtigem Wetter ereignet es sich häufig, dass auch Schiffe, welche unter Lootsen-Commando stehen, Schaden erleiden. Besonders gefährlich wird das Drogden-Fahrwasser dadurch, dass sich in demselben vielfach grössere Steine finden, und so oft man auch versucht hat, die Steine fortzusprengen, scheint es, dass immer neue Steine sich wieder einfinden. Wie diese Erscheinung zu erklären ist, weiss man nicht mit Sicherheit. Das Wahrscheinlichste ist, dass die Steine mit sogenanntem Grundeis aus den nördlichen Meerestheilen in das Drogden-Fahrwasser geführt werden und dort liegen bleiben.«

Ein Fischereischulschiff geplant. Der Jahresbericht der Geestemünder Handelskammer beschäftigt sich mit der ungenügenden Vorbildung der Hochseefischer, die sich sowohl auf das Gebiet der Navigation, als auch auf die eigentliche Fischereitechnik erstreckt. Von einer gründlichen Ausbildung in dem Fischereigewerbe ist bis jetzt noch keine Rede gewesen. Während in England der Fischer seine Vorbildung schon als Junge erhält, setzt sich die Besatzung unserer Fischdampfer meist aus Leuten zusammen, die von anderen Berufszweigen oder auch von der Schiffahrt auf kleiner Fahrt zur Fischerei übergehen und sich dann das Nöthige aneignen. Ein bescheidener Anfang mit der Ausbildung der Hochseefischer ist in Geestemünde mit Einrichtung eines Fischereicursus gemacht worden. Hier wird den Seeleuten, die sich im Geestemünder Hafen aufhalten, wöchentlich an zwei Tagen Vortrag gehalten über das, was ein Hochseefischer nothwendig wissen muss. Es fehlt aber noch an einer Einrichtung, um die Jugend, die sich der Hochseefischerei widmen will, gründlich vorzubilden. Da macht nun die Geestemünder Handelskammer den Vorschlag, ein Fischerei-Schulschiff einzurichten und es mit einer Fischereischule zu verbinden, wie es mit gutem Erfolge in Dänemark und Japan bereits geschehen ist. Die Erwägung ist dabei folgende: Das Fischereischulschiff soll als Dampfer nach Art der jetzigen Fischdampfer gebaut werden, es geht während der günstigen Jahreszeit auf den Fischfang aus, damit der Junge die ganze Fischerei practisch erlernt; unter besonderer Berücksichtigung der Verarbeitung von Fischereiproducten findet practischer Unterricht statt. Während der ungünstigen Jahreszeit soll die Fischerei ruhen und Unterricht unter Zuhülfenahme wissenschaftlicher Sammlungen erfolgen. Die Verpflegung und der Unterricht sollen frei sein, die Kosten werden aus dem Ertrage der Lehrfischerei bestritten werden.

Invalidenversicherung der Seeleute. Die Beiträge für die versicherungspflichtigen Seeleute sind von den Rhedern an die Geschäftsstelle für die Invaliden-Versicherung der Seeleute in Lübeck abzuführen und zwar stets für das abgelaufene Jahr in den ersten sechs Wochen des neuen Jahres. Die Beitragszahlung hat von den Rhedern ohne Aufforderung zu erfolgen. Für den Fall der Nichtinnehaltung der Frist sehen die betreffenden Bundesrathsvorschriften Ordnungsstrafen vor. — Wir bringen deshalb den Rhedern die ihnen obliegende Verpflichtung in Erinnerung.

Der Seeverkehr der Weserhäfen.

	Im Jahre 1900		1901	
	Schiffe	R.-T.	Schiffe	R.-T.
in Bremerhaven	1407	1 271 896	1534	1 450 740
darunter Dampfer	855	1 172 314	902	1 340 377
in Vegesack und Burg ..	26	3 437	41	5 324
darunter Dampfer	3	527	3	628
in Bremen	2108	895 809	2140	933 298
darunter Dampfer	1173	701 649	1172	731 624
zusammen	3541	2 171 142	3715	2 389 362
darunter Dampfer	2031	1 874 490	2077	2 072 629
in Geestemünde	165	176 670	162	183 213
darunter Dampfer.....	94	163 623	85	174 960
in Brake	99	107 402	97	110 844
darunter Dampfer	91	102 897	89	104 982
in Nordenham	38	38 845	47	33 342
darunter Dampfer.....	14	32 301	12	23 307
in anderen Weserplätzen.	—	—	3	872
darunter Dampfer	—	—	3	872
insgesammt	3843	2 494 059	4024	2 717 633
darunter Dampfer	2230	2 173 311	2266	2 376 750

Directe Dampferverbindung zwischen Europa und Makassar. Dadurch, dass die Dampfer der Deutsch-Australischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft seit Juni 1900 den Hafen von Makassar mindestens einmal im Monat anlaufen, haben sie das Frachtgeschäft, welches bis dahin im Zwischenverkehr über Java oder Singapore vermittelt wurde und häufig mit Zeitverlust und Beschädigungen der Güter verbunden war, in geregeltere und schnellere Bahnen gelenkt. Das Angebot und die Anfuhr von Landesproducten hat seitdem in Makassar einen bedeutenden Aufschwung genommen. Während früher der grösste Theil der Landesproducte aus dem Hinterlande von Makassar und den umliegenden Molukken direct nach Singapore gebracht wurde, kommen gegenwärtig die Händler damit auf den Makassar-Markt. Die Lösch- und Ladevorrichtungen werden, insoweit sie dem Verkehr der grossen überseeischen Dampfer nicht mehr genügen, durch Leichterfahrzeuge ergänzt. Es sind indessen bereits dem Verkehr entsprechende Hafenbauten für Makassar zu einem Kostenaufwande von 1 200 000 Gulden projectirt und ihre Ausführung und Fertigstellung in einer vermuthlichen Bauzeit von drei Jahren durch die Kammer in Holland beschlossen worden.

Schiffsverkehr in New-York (1901). In New-York kamen im Jahre 1901 insgesammt 4518 Schiffe an; davon waren 3353 Dampfer, 103 Vollschiffe, 197 Barken, 50 Briggs und 815 Schooner. Nach Flaggen geordnet, gehörten diese Schiffe folgenden Nationen an: 2160 britische, 907 amerikanische, 515 deutsche, 338 norwegische, 128 holländische, 107 italienische, 100 französische, 82 dänisch, 61 cubanisch, 40 spanisch, 34 belgische, 22 österreichische, 16 portugiesische, je 3 schwedische, brasilianische und russische. Der Raumgehalt für diese Schiffe steht noch nicht fest. Am Küstenverkehr war New-York ausserdem noch durch 6028 Schooner und 2437 Dampfer betheiligt.

Den Hafen von Apia liefen im Jahre 1900 78 Schiffe an, 61 Dampfer und 17 Segelschiffe von insgesammt 77 156 R.-T. gegen 79 Fahrzeuge, 57 Dampfer und 22 Segler von insgesammt 93 863 R.-T. im Jahre 1899. Die deutsche Flagge war an diesem Verkehr im Jahre 1900 mit fünf Dampfern von 210 R.-T. betheiligt und 1899 mit neun Segelschiffen von 935 R.-T. (Samoanisches Gouvernements-Blatt.)

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung am 20. Januar. Die nächste Sitzung wird statt am Montag am Donnerstag, den 30. Januar stattfinden. Nach Erledigung der Eingänge und Verlesung verschiedener Schreiben des Vorsitzenden vom Deutschen Nautischen Verein, beschäftigt sich der Verein mit dem Punkt I der Tages-Ordnung: »Höhenunterschied zwischen Top- und Seitenlampen. Der im April vertretene Standpunkt wird aufrecht erhalten, er lautet wiederholt:

»Da der Artikel 2 der Kaiserlichen Verordnung vom 10. Mai 1897 in den Absätzen a, b c und d, welche über Top- und Seitenlichter handeln, eine Bestimmung bezw. eine Angabe über den Höhenunterschied zwischen Top- und Seitenlichtern nicht enthält, so dass bei Schiffen mit hohen Aufbauten die Möglichkeit nicht ausgeschlossen ist, die Seitenlichter höher als das Toplicht anzubringen, hält der Hamburger Nautische Verein eine Beseitigung dieser Unklarheit durch einen entsprechenden Zusatz oder eine Einschaltung für erwünscht.«

Weiterhin werden die Delegirten noch instruirt, für eine internationale Regelung dieser Aenderung einzutreten, oder falls dieser Antrag keine Majorität findet, zu befürworten, dass dem Art. 2 im Wege einer Kaiserl. Verordnung die vom Verein beantragte präcisere Fassung gegeben werde. Punkt II der Tages-Ordnung: »Gesetz betr. die Untersuchung von Seeunfällen« giebt zunächst zu einer längeren Discussion über die vom Herrn Director Ulrich-Berlin gemachte Anregung Anlass. Es handelt sich um die Schaffung einer vom Seeamt unabhängigen Reichsbehörde, die auf Grund des ihr vom Seeamt über einen Unfall gesammelten und gesichteten Materials, ein Urtheil fällen soll. (Siehe auch »Hansa« 1900, Seite 401/403). Der Verein vermag diesen Standpunkt aus zweierlei Gründen nicht zu vertreten: 1) glaubt er, dass durch eine im Sinne des Herrn Ulrich eingerichtete Behörde, das Untersuchungs-Verfahren erheblich verlangsamt werde, ohne in der Rechtsprechung die vom Antragsteller erhoffte Wirkung hervorzubringen; 2) Hält der Verein die Idee, einer Reichsbehörde die seeamtliche Rechtsprechung zu übertragen, unvereinbar mit der Integrität der Hoheitsrechte der einzelnen Bundesregierungen. — Hierauf wird auf Antrag in eine paragraphenweise Erledigung des Gesetzes eingetreten. Die §§ 1 und 2 werden im alten Wortlaut angenommen. Zu § 3 findet folgender Zusatzantrag die Zustimmung des Vereins. »Das zuständige Seeamt ist verpflichtet auch dann einen Seeunfall zu untersuchen, wenn der Capitän oder ein Schiffsofficier, dieser aber nur, sofern er beim Unfall betheiligt war, schriftlich innerhalb drei Monaten eine Untersuchung beantragen.« Nächste Sitzung am 30. Jan.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 22. Jan. Nach Erledigung der Eingänge, aus denen verschiedene Stellen verlesen und kurz besprochen werden, theilt der Vorsitzende den Eintritt des Danziger Seeschiffer-Vereins in den Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine mit, eine Nachricht, die mit grossem Beifall aufgenommen wird. — Zur Tagesordnung, Feuerschiff bei der Wester Til, wird übereinstimmend hervorgehoben, dass die überaus traurigen Umstände, welche den Untergang des Fischdampfers »Secundant« vor der Elbe begleiteten, dass die furchtbaren Leiden der völlig erschöpften Besatzung des Fahrzeugs sich sehr wahrscheinlich lange nicht so qualvoll gestaltet haben würden, wenn bei der Wester Til statt einer Boje, ein bemanntes Feuerschiff läge, wie es der Verein schon im Januar 1900 für dringend nothwendig gehalten hatte. Damals ist dem Verein auf eine Eingabe an die Deputation für Handel und Schiffahrt geantwortet worden, dass man erst die Wirkung des neu zu errichtenden Blitzfeuers auf Helgoland abwarten müsse, ehe über den Werth oder Unwerth eines Feuerschiffes bei der Wester Til ein endgültiges Urtheil gefällt werden könne. Ebensowenig wie vor zwei Jahren, kann der Verein jetzt die Begründung der Deputation für ihre abschlägige Antwort als stichhaltig anerkennen, da nach Ansicht des Vereins der wirkliche Nutzen eines Feuerschiffs bei der Wester Til nicht bei klarer Witterung, sondern im Nebel oder bei Unsichtigkeit, hervorgerufen durch Schnee oder Regen, hauptsächlich hervortritt, weil dann durch Nebelsignale vor der gefährlichen Untiefe bei der Wester Til gewarnt werden könne. — Hierauf beschäftigt sich der Verein noch mit einer von der Reichsregierung angeregten Erweiterung der Prüfungsvorschriften für Seeschiffer und Seesteuerleute, ein sehr umfangreiches Material. Auf Vorschlag des Vorsitzenden wird eine Commission ernannt, welche die Materie unter Mitwirkung anderer Vereine, vorbehaltlich deren Zustimmung, berathen soll. In die Commission werden gewählt die Herren: Navigationslehrer Welzien und Gieser, sowie die Capitäne Voss, Opitz und Lohmann. Nächste Sitzung am 29. Jan.: **General-Versammlung.** Tagesordnung: 1) **Jahresbericht**, 2) **Cassenbericht**, 3) **Vorstandswahl**, 4) **Diverse Anträge.**

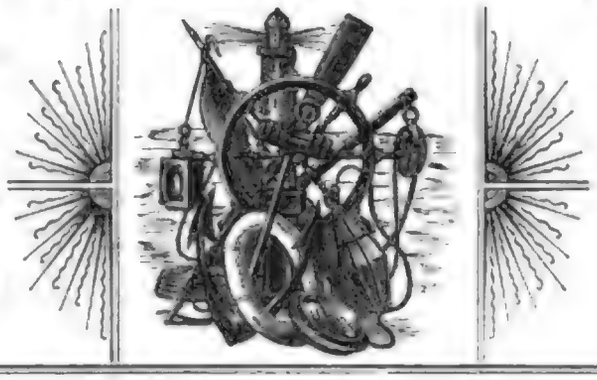
Der **Verein Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine zu Hamburg** schreibt: »In der am 16. Januar abgehaltenen Versammlung wurde ein Herr zur Aufnahme vorgeschlagen. Auf der Tagesordnung stand die Besprechung über Wirkung von Zeugnissen. Es wurde dabei die Ansicht ausgesprochen, dass die Art des Zeugnissschreibens heutzutage unter Umständen recht schädlich werden könnte, indem ein Zeugniss mit »gut« ausgeschrieben, gesetzlich nicht anfechtbar wäre, während das Prädicat gut in den meisten Fällen bei dem Bemühen um eine weitere Stellung, immer ein zweifelhaftes Prädicat wäre. Es wäre daher anzurathen, dass verwandte Vereine dieses Thema ebenfalls aufnehmen möchten, um dahin zu wirken, dass das Zweifelhafte aus den Zeugnissen verbannt werde. Nach Besprechung weiterer interner Vereinsangelegenheiten, wurde die Versammlung um 10¼ geschlossen.«

Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer
zu Hamburg.
(Geschäftsführender Verein, Steinhöft 1.)

Seeschiffer-Verein „Weser"
in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin"
in Stettin.



Schiffer-Gesellschaft
in Lübeck.

Verein
Flensburger Seeschiffer
in Flensburg.

Abänderungsvorschläge des Vereins Deutscher Seeschiffer zu Hamburg

zum **Gesetz betr. die Untersuchung von Seeunfällen vom 27. Juli 1879.***)

(Schluss.)

§ 9. Abs. 1 unverändert.

Derselbe hat, je nachdem der Unfall eines Seglers oder Dampfers zu untersuchen ist, bei der Wahl die besondere Befähigung der seemännischen Beisitzer möglichst zu berücksichtigen. Er ist nicht befugt, eine auf der Beisitzerliste angeführte Person für die ganze Dauer des Geschäftsjahres von der Mitwirkung bei den Verhandlungen auszuschliessen.

§ 16. Ueber die Einleitung der Untersuchung beschliesst der Vorsitzende.

Ihm liegen die Anberaumung der Hauptverhandlung, die für dieselbe erforderlichen Ladungen der betheiligten Zeugen und Sachverständigen, die rechtzeitige Herbeischaffung der Beweismittel und die sonstigen Vorbereitungen zur Hauptverhandlung ob, *ausserdem die zur Vorbereitung der Hauptverhandlung erforderlichen Ermittelungen selbst oder unter Zuziehung von Sachverständigen, soweit soweit es sich nicht lediglich um die ersten Vernehmungen der Betheiligten handelt.*

§ 19. Abs. 1 und 2 unverändert.

Ein Capitän, Schiffsofficier oder Lootse können auch dann als Beisitzer abgelehnt werden, wenn ihnen die Unfallstelle unbekannt ist.

§ 24. Abs. 1 unverändert.

Dem Capitän, Schiffsofficiers oder Lootsen, die für den Unfall verantwortlich gemacht werden können, sind vor Verkündung des Spruchs ihre zu Protocoll aufgenommenen Aussagen vorzulesen und von ihnen zu genehmigen.

§ 25. Nach Schluss der Verhandlungen hat das Seeamt über die Ursachen des Seeunfalles (§ 4) einen Spruch abzugeben. Derselbe muss mit Gründen versehen sein und insbesondere das Ergebniss der Beweisverhandlungen feststellen. Der Spruch ist schriftlich abzufassen und spätestens innerhalb 14 Tagen nach Schluss der Verhandlungen in öffentlicher Sitzung zu verkünden. Dem Reichscommissar, sowie (auf Verlangen) dem *Capitän, Schiffsofficier und Lootsen* ist Ausfertigung des Spruches mitzutheilen.

§ 26. Auf Antrag des Reichscommissars kann, wenn sich ergiebt, dass ein deutscher *Capitän* oder *Schiffsofficier* den Unfall oder dessen Folgen in Folge des Mangels solcher Eigenschaften, welche zur Ausübung seines Gewerbes erforderlich sind, verschuldet hat, demselben durch den Spruch (§ 25) zugleich die Befugniss zur Ausübung seines Gewerbes (§ 31 der Gewerbeordnung vom 21. Juni 1869) entzogen werden; *auch einem Lootsen kann die Ausübung des Schiffer- bezw. Steuermannsgewerbes entzogen werden.*

Einem *Capitän*, dem die Befugniss entzogen wird, kann nach Ermessen des Seeamts auch die Ausübung des Steuermannsgewerbes untersagt werden.

§ 27. Hat das Seeamt durch seine Entscheidung einem *Capitän* oder *Schiffsofficier* die Befugniss zur Ausübung des Gewerbes entzogen, oder hat es einem hierauf gerichteten Antrage des Commissars (§ 13) keine Folge gegeben, so steht im ersteren Falle dem *Capitän* oder *Schiffsofficier*, im letzteren Falle dem Commissar gegen diese Entscheidung das Rechtsmittel der Beschwerde an das Ober-Seeamt zu. *Dasselbe Recht der Beschwerde haben ein Capitän oder Schiffsofficier, welchen das Seeamt ein Verschulden an einem Unfall oder dessen Folgen beigemessen hat, ohne die Befugniss zur Ausübung des Gewerbes zu entziehen.* Die Beschwerde muss binnen 14 Tagen nach der Verkündung, oder, wenn diese in Abwesenheit des Beschwerdeführers erfolgt ist, nach der Zustellung des Urtheils bei dem Seeamt zu Protocoll oder schriftlich eingelegt werden. Dem Beschwerdeführer, welchem das Urtheil noch nicht zugestellt war, ist dasselbe nach Einlegung der Beschwerde zuzustellen.

Abs. 2 und 3 unverändert.

§ 28. Eine im Auslande zu bewirkende Zustellung des Urtheils erfolgt mittels Ersuchens eines deutschen Seemannsamts. Die Einlegung und Rechtfertigung der Beschwerde kann alsdann bei demselben Seemannsamt geschehen. Dasselbe kann dem Schiffer oder Steuermann auf Antrag die Frist für Rechtfertigung der Beschwerde verlängern und *hat* die Einlegung der Beschwerde aufschiebende Wirkung bis spätestens zur Ankunft des Beschwerdeführers in einem deutschen Hafen.

§ 34. Einem Schiffer oder Steuermann, dem die Befugniss zur Ausübung seines Gewerbes entzogen ist, kann dieselbe nach Ablauf eines *halben* Jahres durch das Reichskanzler-Amt wieder eingeräumt werden, wenn anzunehmen ist, dass er fernerhin den Pflichten seines Gewerbes genügen wird.

*) Nur solche Paragraphen, zu denen Abänderungen vorgeschlagen wurden, sind abgedruckt, und zwar ist der Wortlaut der Anträge in Schrägdruck gehalten. Wenn nicht ausdrücklich (wie im § 27 Abs. 1) etwas Anderes bemerkt ist, schlägt der Verein in allen Paragraphen des Gesetzes vor, statt der Worte »Schiffer« und »Steuermann« immer »Capitän, Schiffsofficier oder Lootse« zu setzen.

Ex. E. 71, 7m.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.

Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1902. No. 5. Hamburg, den 1. Februar. XXXIX. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Sonderbefahigungs-Zeugnisse für norwegische Dampfschiffs-Capitäne und -Officiere. — Der Schiffbau und die Handelsflotten im Jahre 1901. — Entscheidungen des Reichsgerichts etc. — Auszüge aus verschiedenen Handelskammerberichten. (1901.) (Schluss.) — Deutscher Nautischer Verein. — Seeamtsverhandlungen. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Auf dem Ausguck.

Die durch den Vorsitzenden Herrn Geh. Rath Sartori veröffentlichte **Tagesordnung** des **33. Nautischen Vereinstages** am 17. und 18. Februar in Berlin lautet:

1) Geschäftliches: Wahlen. Rechnungsablage. Berichte. Sonstige Mittheilungen.
2) Leuchtfeuerabgaben in England. (Referent: Herr Com.-Rath Preuss-Königsberg i. Pr.).
3a) Höhenunterschied zwischen Top- und Seitenlichtern. (Referent: Herr Navigationsschul-Director Dr. Bolte-Hamburg).
b) Stellung von Top- und Seitenlichtern in einer Verticalebene. (Antrag des Nautischen Vereins zu Emden).
4) Lichterführung der Fischereifahrzeuge. (Referat des Vertreters des Deutschen Seefischerei-Vereins).
5) Abänderung des Ruder-Commandos. (Referent: Herr Director Leist-Bremen. Correferent: Herr Inspector Polis-Hamburg).
6) Ausrüstung der Kauffahrteischiffe mit Hülfsmitteln zur Krankenpflege. (Referent: Herr Commerzienrath Preuss-Königsberg i. Pr.).
7) Gesetz vom 27. Juli 1877 betr. Untersuchung von Seeunfällen. (Referent: Herr Ulrich, Director des Germanischen Lloyd-Berlin).
8) Entwickelung des Leuchtfeuerwesens. (Vortrag des Herrn Regierungs- und Baurath Körte vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten in der »Urania« (Taubenstr.) um 4 Uhr Nachmittags).
9) Prüfungsstelle für Anker und Ketten. (Referent: Herr Ingenieur Rosenstiel-Hamburg).
10) Gewährung der Berechtigung zum Einjährigfreiwilligen-Dienst in der Kaiserlichen Marine an Seedampfschiffs-Maschinisten II. Classe. (Referent: Ein Vertreter des Verbandes Deutscher See-Maschinisten),
11) Sturmwarnungswesen. (Referent: Herr Handelskammer-Syndikus Dr. Boyson-Kiel).
12) Zufluchtshafen an der Ostküste Bornholms. (Referent: Herr Landesversicherungsrath Hansen-Kiel).
13) Einrichtungen für die Sicherheit der Seeschiffahrt:
   a) Auslegung eines Feuerschiffs bei Södra Udden. (Ref.: Herr Landesversicherungsrath Hansen-Kiel).
   b) Auslegung eines Feuerschiffs auf der Oderbank. (Referent: Ein Vertreter des Seeschiffer-Vereins zu Stettin).
   c) Verbesserung des Feuers zu Brüsterort. (Referent: Ein Vertreter des Danziger Seeschiffer-Vereins).
   d) Verbesserung d. Leuchtfeuers auf Stubbenkammer. (Vom Seeschiffer-Verein Stettin angeregt).
   e) Auslegung eines Feuerschiffs bei Puttgardenriff. (Vom Seeschiffer-Verein zu Stettin angeregt).
   f) Errichtung eines Leuchtfeuers bei Stilo-Bake. (Anregung des Seeschiffer-Vereins zu Stettin).
   g) Die frühzeitige Einziehung des Feuerschiffs Adler-Grund. (Vom Seeschiffer-Verein Stettin angeregt).
   h) Besprechung über das Nebelsignal zu Swinemünde. (Anregung vom Stettiner Seeschiffer-Verein).

Wie gewöhnlich findet am Abend vor den Verhandlungen eine gesellige Zusammenkunft statt und am Tage nach Erledigung der Tagesordnung ein Festmahl; beide im Hotel »Kaiserhof«, Berlin. Ueber die einzelnen Gegenstände des geschäftlichen Programms ist mehr oder weniger schon in der »Hansa« gesprochen worden. Ein Punkt, das Ruder-Commando, kann vielleicht zu ebenso lebhaften wie abweichenden Meinungsäusserungen Anlass geben. Möglicherweise auch nicht. Es liesse sich wohl denken und mit besonderer Be-

friedigung denken, dass die Minderheit, überzeugt nicht minder durch die Argumente wie durch die überwiegende Mehrheit der Gegner, auf deren Seite tritt und die Hand zu einem Beschluss, giltig für alle deutschen Kauffahrteischiffe, bietet. Ein Schritt, auf das Lebhafteste zu begrüssen, wenn die zur Geltung kommende Anschauung sich mit derjenigen deckt, die unter den gegebenen Verhältnissen von allen practischen Seeleuten und deren Vereinigungen für die allein richtige gehalten wird. — Einem weiteren sehr wichtigen Thema, dem Gesetz betr. die Untersuchung von Seeunfällen kann ebenfalls entweder eine sehr eingehende und lebhafte Erörterung beschieden werden oder auch ein Schicksal wie der Fischerlichterfrage im vorigen Jahre. Der Referent macht seinem Herzen durch viele Anträge, die er eingehend begründet, Luft, in der Erwartung, dass ihm seine Widersacher nun ihre Ideen entgegenhalten werden. Statt dessen wird ihm eröffnet, dass eigentlich Niemand auf die Beantwortung dieser Fragen präparirt ist. Es erfolgt die Wahl einer Commission etc. Wie gesagt, dem Gesetz betr. die Untersuchung von Seeunfällen kann es diesmal ähnlich ergehen. — Nicht ganz verständlich sind uns die Bemerkungen zu Punkt 4 der Tagesordnung. »Lichterführung der Fischerfahrzeuge« ist unseres Wissens ein bereits vollständig erledigtes Thema. Die Beschlüsse der im Vorjahre gewählten und mit Vollmacht versehenen Commission, die im Mai in Kiel ihre Sitzung abhielt, sind, soweit unsere Kenntniss reicht, bindend für den ganzen Deutschen Nautischen Verein. Eine Anschauung, die umso berechtigter erscheint, als die Fischerlichterfrage auf directen Anlass der Regierungsvertreter durch eine Commission zur Erledigung gebracht werden sollte und, wie gesagt, auch im Mai gebracht ist. Zeitmangel war bekanntlich die Ursache. Es könnte sich u. E. auf diesem Vereinstag also nur um einen Bericht über die Verhandlungen der Commissions-Sitzung handeln. Sollen neue Anträge gestellt werden, dann wird es an Widerspruch nicht fehlen. — Ganz neu für den Deutschen Nautischen Verein ist Punkt 9 der Tagesordnung: »Prüfungsstellen für Anker und Ketten.« Eine Forderung, der es an Zustimmung kaum fehlen wird, handelt es sich doch um eine wichtige Sicherheitsmaassregel im Interesse der deutschen Seeschiffahrt. Auch die Frage, von wem und auf wessen Kosten eine derart geforderte Prüfungsstelle ins Leben zu rufen ist, dürfte nicht allzugrosse Schwierigkeiten bereiten. Wir haben ja die Seeberufsgenossenschaft, eine Körperschaft, deren Tendenz schon besagt, dass eine Angelegenheit, wie die beregte, am Besten ihren Händen zur Regelung anzuvertrauen sein wird. — Dann noch einige Worte zu einem Gegenstand, der zwar nicht auf der Tagesordnung des Vereinstages, wohl aber im letzten an anderer Stelle dieser Nummer veröffentlichten Rundschreiben steht, zur Tariffrage im Kaiser Wilhelm-Canal. Da der Vorsitzende ausdrücklich feststellt, dass diese Angelegenheit von keinem Mitglied des Deutschen Nautischen Vereins auf die Tagesordnung gestellt ist, würde sich demnach auf den 33. Vereinstag leider keine Gelegenheit bieten, der u. E. hochwichtigen Frage näher zu treten. Wir bedauern diese Sachlage umsomehr, weil sich der Deutsche Nautische Verein vor drei Jahren so lebhaft und eingehend mit dem Thema beschäftigt hatte und weil bekanntlich schon bis zum 30. September 1902 eine Entscheidung über die Regelung des Tarifs im Kaiser Wilhelm-Canal gefallen sein muss. Sollte es bei der grossen Bedeutung der Sache nicht noch nachträglich möglich sein, die Tariffrage der Tagesordnung einzuverleiben? Auf die übrigen Punkte näher einzugehen, haben wir, da sie schon früher hier besprochen sind, keinen besonderen Anlass. Wir wünschen den Beschlüssen des Deutschen Nautischen Vereins segensreiche Wirkung und diejenige Beachtung, welche ihnen, als von einer Vertretung der schiffahrttreibenden Erwerbsclassen, zweifellos gebührt.

* * *

Während in der Budgetcommission des Reichstages bei der Berathung des Marineetats mehrere Forderungen für allgemeine Schiffahrts-Interessen gestrichen wurden, bedauerten die Abgeordneten, dass für die Herausgabe **deutscher Seekarten** und **Segelhandbücher** nicht höhere als die geforderten Mittel (Mk. 100 000) beansprucht seien. Durch die Zusage des Staatssecretärs v. Tirpitz, der für die Herausgabe der Seekarten eine raschere Folge verspricht, bewiesen Regierung und Parlaments-Vertreter, dass sie auf dem Boden der vorjährigen Anregung des Deutschen Nautischen Vereins stehen. Ein Umstand, der um so grösseren Beifall in seemännischen Kreisen finden wird, als grade in allerletzter Zeit wiederholt von einwandfreien Personen die Genauigkeit bestimmter englischer Admiralitätskarten in Zweifel gezogen ist. Wir erinnern dabei an die werthvollen Mittheilungen des norwegischen Capitäns Brünich. Durch Vergleichungen mit den beliebten amerikanischen Pilot Charts war er in der Lage, auf englischen Karten für den Nordatlantik Fehler von mehr als 2 Grad in der Variation nachzuweisen. — Im Zusammenhange mit der Frage der Herstellungskosten für deutsche Seekarten etc. war von Mitgliedern der Budgetcommission des Reichstages behauptet worden, diese Position gehöre eigentlich zum Etat des Reichsamts des Innern. Was Herr v. Tirpitz auf diesen Einwand erwidert hat, ist uns nicht bekannt, jedenfalls hat er aber entschieden abgewinkt, denn anders wäre es bei der einmaligen Andeutung wohl nicht geblieben.

Indem wir diesen Verlauf als richtig annehmen, stellen wir uns nachdrücklich auf den Standpunkt des Marine-Staatssecretärs und unterdrücken schwer ein Erstaunen über die Forderung, die Position für Seekarten, Segelhandbücher etc. in den Etat des Reichsamt des Innern versetzen zu wollen. Es scheint selbst in den Kreisen unserer Reichsboten, trotz einer hochofficiösen Auslassung vor einigen Wochen in der »Ndd. A. Ztg«, noch nicht genügend bekannt zu sein, dass das mit der Ausarbeitung von Segelhandbüchern etc. beauftragte Reichsinstitut, die deutsche Seewarte, ein Organ des Reichsmarineamts ist und sein muss, sowie dass besonders einschneidende zum Nutzen practischer Seeleute getroffene Neuerungen in jüngster Zeit auf directe Veranlassung der obersten Instanz erfolgt sind.

* * *

Ueber den **Stand der russischen Kauffahrteiflotte** am 1. Januar ds. Js. liegen zuverlässige Angaben vor. Ein Material, das einen sonst nur selten gewährten Einblick in russische Schiffahrtsverhältnisse gestattet. Danach bestand diese Flotte aus 745 Dampfern und 2293 Seglern mit 633 820 T. Tragfähigkeit, von denen 57 pCt. auf Dampfer und 43 pCt. auf Segler entfielen. Die Durchschnittsgrösse der Dampfer beträgt demnach 485, für Segler 118 T.; es handelt sich also vorwiegend um recht kleine Fahrzeuge. Hinzu kamen in 1900: an Dampfern in der Ostsee und dem Schwarzen Meere 38 von 35 193 T. im Weissen und Kaspischen Meere 8 von 1803 T., an Seglern in der Ostsee 96 mit 10 213 T., während die Seglerflotte des Schwarzen Meeres um 24 Einheiten zurückging. Unter den Action-Rhedereien, denen rund 374 000 T. Dampferräume gehören, steht die Russische Gesellschaft für Dampfschiffahrt und Handel mit 72 Dampfern und 67 654 T. an erster Stelle. Ihr folgen die Freiwillige Flotte (15 209 T.), Orient-Gesellschaft (13 703 T.), die Russisch-Ostasiatische Dampfercompagnie (12 618 T.), die Kawkas i Merkuri-Gesellschaft (11 934 T.), die Russisch-Baltische (7896 T.) und die Archangelsk-Murman-Gesellschaft (6233 T.) Verhältnissmässig hoch wird der Gesammtwerth der Dampferflotte veranschlagt, nämlich auf 104 500 000 Rbl., was um so mehr überraschen muss, als nicht weniger als 391 Dampfer oder 53 pCt. mehr als ein Jahrzehnt alt sind. und von diesen 73 pCt. der Zahl und gar 82 pCt. dem Tonnengehalt nach aus dem Auslande bezogen wurden. Auch der Werth der Seglerflotte wird ausserordentlich hoch bemessen; man veranschlagt ihn auf 1 603 248 Mk. Berücksichtigt man die mannigfachen Maassregeln der russischen Regierung im Interesse der heimischen Handelsschiffahrt, so müssen die doch immerhin recht mässigen Fortschritte, die aus den angegebenen Ziffern herausschauen, einigermaassen überraschen.

Sonderbefähigungs-Zeugnisse für norwegische Dampfschiffs-Capitäne und -Officiere.

Am 9. März ist ein norwegisches Gesetz in Kraft getreten, wodurch die Vorschriften über den Nachweis der Befähigung als Seeschiffer und Seesteuermann ergänzt wurden.

Nach dem Gesetz vom 13. August 1857 ist in Norwegen zur Erlangung des Befähigungs-Nachweises als Steuermann (Schiffer) auf Segel- und Dampfschiffen u. A. die Zurücklegung einer auf den Ablauf des vollendeten 14. Lebensjahres folgenden, sechsunddreissigmonatigen Fahrzeit zur See erforderlich, wovon bisher mindestens 18 Monate auf einem Schiff der Kriegsmarine oder auf einem grösseren Segelschiff zugebracht sein mussten. Dieses letztere Erforderniss wurde mit der zunehmenden Entwickelung der Dampfschiffahrt mehr und mehr als ein Hemmniss für die norwegische Schiffahrt empfunden, weil angesichts der Abnahme der Segelschiffsflotte die Ausbildung der norwegischen Seeleute auf Segelschiffen von Jahr zu Jahr erschwert wurde.

Unter dem Drange der Verhältnisse wurde thatsächlich seitens der Seebehörde zu Bergen, dessen Handelsflotte fast ausschliesslich aus Dampfschiffen besteht, die gedachte Gesetzesbestimmung schon seit einer Reihe von Jahren nicht mehr strenge beachtet und wurden seit Ende der achtziger Jahre in Bergen alljährlich eine grössere Anzahl von Steuerleuten auf Dampfschiffen zugelassen, welche keine Fahrzeit auf Segelschiffen zurückgelegt hatten. Die Novelle vom 9. d. M. bezweckt diesen ungesetzlichen Zustand zu beseitigen und den Forderungen der Schiffahrts-Interessenten entgegenzukommen durch Einführung besonderer Befähigungszeugnisse, welche ausschliesslich zur Führung von Dampfschiffen bezw. zum Dienste als Steuermann auf Dampfschiffen berechtigen und deren Ertheilung nicht an den Nachweis einer Fahrzeit auf Segelschiffen gebunden ist.

Das neue Gesetz soll nur eine vorläufige Maassnahme sein, da schon seit längerer Zeit eine vollständige Revision der diesen Gegenstand betreffenden Gesetzgebung geplant wird und, wie in den Gesetzesmotiven betont ist, zu diesem Zweck demnächst regierungsseitig eine Commission mit den nöthigen Vorarbeiten betraut werden soll. Die Frage, ob es unbedenklich sei, von dem Erforderniss einer Fahrzeit auf Segelschiffen als Vorbedingung für die Befähigung zum Seeschiffer und Steuermann ganz abzusehen, wurde während der Vorarbeiten für die in Rede stehende Gesetzesnovelle in seemännischen Kreisen lebhaft erörtert. Die Mehrzahl der zur

gutachtlichen Aeusserung darüber berufenen norwegischen Seebehörden hatten sich gegen die Neuerung ausgesprochen, ebenso die Majorität der Commission, welche die Frage der Einführung der Tiefladelinie in Norwegen zu prüfen hat, und welche eine mindestens sechsmonatliche Lehrzeit auf Segelschiffen als Vorbedingung für die Befähigung als Dampfschiffs-Steuermann für unerlässlich erachtet.

Wenn trotzdem sowohl seitens der norwegischen Regierung als auch seitens des betr. Storthingausschusses die in Rede stehende Gesetzesnovelle befürwortet wurde, so waren hierbei hauptsächlich die von den Schifffahrtsinteressenten zu Bergen nachdrücklich geltend gemachten Wünsche ausschlaggebend, wobei in Betracht kam, dass die Handelsflotte Bergens in Ansehung des Tonnengehalts nahezu ein Drittel der gesammten norwegischen Handelsflotte ausmacht. Auch scheint der Umstand ins Gewicht gefallen zu sein, dass in England — wie in der betreffenden Regierungsvorlage ausgeführt wurde — für die Erlangung des Befähigungszeugnisses als Steuermann auf Dampfschiffen eine Fahrzeit auf Segelschiffen nicht mehr erfordert wird.

* * *

Im Anschluss an diese Mittheilung darf erinnert werden, dass sich im Jahre 1900 auch deutsche nautische Kreise veranlasst sahen, einem Antrag näher zu treten, der im Wesentlichen Das bezweckte, was jetzt durch Gesetz in Norwegen angeordnet ist; eine Trennung der Befähigungs-Nachweise für Dampfer- und Seglerführer bezw. Steuerleute. Durch Indiensstellung des Cadettenschulschiffs des Norddeutschen Lloyd und durch die heute zum Theil schon verwirklichten, damals in Aussicht gestellten Pläne des deutschen Schulschiffsvereins wurden die Gründe, welche zu jenem Antrag Anlass gaben, gegenstandslos. Das Thema ist seitdem in deutschen nautischen Kreisen nicht mehr erörtert worden. Nur der Technischen Commission für Seeschiffahrt bot sich Ende v. J. zur Aeusserung Gelegenheit. Und zwar in einem Sinne, der eine Importation der norwegischen und bekanntlich auch englischen Einrichtung zu uns in weite Ferne gerückt hat.

Der Schiffbau und die Handelsflotten im Jahre 1901.

Ueber die Schiffbauthätigkeit des vergangenen Jahres und über diejenigen Neubauten, welche am 31. December noch nicht den Auftraggebern abgeliefert waren, liegen authentische, durch Lloyds Register verbreitete Mittheilungen vor. Wir benutzen, wie Das alljährlich immer geschehen ist, dieses Material nicht, um es lediglich wiederzugeben, sondern auch um auf die engen Verbindungen zwischen Rhederei und Schiffbauindustrie hinzuweisen.

Zunächst die Thätigkeit der Werften im vergangenen Jahre, wie sie sich in den einzelnen Ländern gestaltet hat.

Von britischen Werften sind im Jahre 1901 591 Dampfer mit 1 501 078 T. und 48 Segler mit 23 661 T. an die Bauauftraggeber abgeliefert worden. Das Deplacement der Neubauten in Kriegsschiffen betrug 211 969 T. Ein Ergebniss, wie es auf britischen Werften bisher noch in keinem Jahre, auf Werften anderer Nationen auch nicht annähernd erreicht worden ist. Bei aller Bewunderung für die Leistungsfähigkeit der britischen Schiffbauindustrie und für die Kaufkraft einheimischer und fremder Rheder, lässt sich die Bemerkung doch nicht unterdrücken, dass es mehr im Interesse der Prosperität des Rhedereigeschäfts gelegen hätte und liegen würde, wenn im Laufe des letzten Jahres der Zuwachs an neuen Schiffen weniger zahlreich gewesen wäre. Verantwortlich für das thatsächliche Ergebniss ist natürlich Niemand zu machen, denn als die Neubauten bei den Werften bestellt wurden, lebten wir in einer Zeit hohen wirthschaftlichen Aufschwungs mit der Signatur guter und lohnender Frachten.

Auffallend und für alle Segelschiffsfreunde betrübend ist der ausserordentlich geringe Zuwachs an neuen Seglern; 23 661 T. von denen 18 496 T. für britische Rheder fertiggestellt sind. In derselben Zeit wurde die britische Seglerflotte durch Verluste, Condemnirung etc. um 74 000 T. vermindert, das bedeutet also eine weitere Abnahme von ca. 56 000 T. Raumgehalt in Segelschiffen. Von den eingangs erwähnten 1 504 078 T. Dampferneubauten fallen allein 1 149 306 T. auf Rechnung britischer Rheder. Hiervon gehen ca. 208 000 T. durch Verlust, Condemnirung etc. ab und es bleibt ein Zuwachs von 927 810 T. Rechnet man die Verkäufe abzüglich der Ankäufe hinzu, 285 000 T. in Dampfern und 61 000 T. in Seglern, dann hat die britische Dampferflotte im Laufe des Jahres 1901 eine Vermehrung von 642 810 T. und die britische Seglerflotte eine Verminderung von 117 000 T., gleich einem Zuwachs von **525 810 Br.-R.-T.** erfahren. Gegen die Abschlüsse früherer Jahre stellt das letztjährige Resultat einen aussergewöhnlich hohen Aufschwung dar*). Wer angesichts dieses vorzüglichen Endresultats noch von einem Niedergang der englischen Handelsflotte spricht, der darf sich nicht wundern, wenn man seinen Aeusserungen skeptisch gegenübersteht. Hoffentlich hat der in Deutschland mehr künstlich erzeugte als durch thatsächliche Vorgänge begründete Hass gegen Alles, was englisch heisst,

*) Die daraufbezüglichen Zahlen der letzten Jahre lauten: 1898 327 000; 1899 313 000 und 1900 220 000 T. Zuwachs

unser Urtheilsvermögen noch so klar gehalten, dass wir aus den oben angeführten Zahlen ein richtiges Urtheil zu fällen vermögen.

Aus den Angaben über die am 31. Dec. 1901 noch in Bau befindlichen Schiffe geht gegen das letzte Jahr noch eine weitere Zunahme hervor. Während sich am 31. December 1900 im Ganzen 443 Schiffe mit 1 269 919 Br.-R.-T. im Bau befanden, lauten die correspondirenden Zahlen für den 31. December 1901: 469 Schiffe mit 1 359 205 Br.-R.-T.; also gegen das vorjährige bis dahin unübertroffene Ergebniss, ein weiteres Mehr von ca. 90 000 T.

Die Thätigkeit der hauptsächlichsten Schiffbaucentren, sowohl nach ihrer vorjährigen Ablieferung wie auch nach den am 31. December 1901 noch im Bau begriffenen Schiffen, wird durch folgende Zahlen illustrirt.

	Abgeliefert im Jahre 1901	Am 31. Dec. 1901 im Bau
	Raumgehalt in T.	Raumgehalt in T.
Newcastle	292 989	257 919
Glasgow	274 606	260 155
Sunderland	268 069	177 437
Greenock	163 816	191 675
Middlesbrough	161 058	92 340
Hartlepool	150 607	84 845
Belfast	149 705	215 881

Eingangs wurde gesagt, dass von 1 525 000 Br.-R.-T., die im Laufe des Jahres 1901 auf britischen Werften zur Ablieferung gelangten, 1 167 802 T. für Rechnung britischer Rheder gebaut sind, demgemäss die übrigen 380 000 im Ausland Abnehmer fanden. In einer weiteren Zusammenstellung wird die Vertheilung dieses Raumgehalts unter die übrigen Nationen zahlenmässig angegeben.

Wir kommen nun zu der Schiffbauthätigkeit anderer Nationen und müssen hier ebenfalls unterscheiden, zwischen den im Jahre 1901 abgelieferten Neubauten und der am 31. December 1901 in Bau befindlichen Räumte. Darnach waren:

1) Abgeliefert im Jahre 1901:

Von einheimischen Werften			Davon Kriegsschiffe	Von brit. Werften für
	Schiffe	T.	T.	T.
Ver. Staaten	303	481.138	17-47 903	1.100
Deutschland	117	284.063	16-66 470	83.432
Frankreich	111	232.404	19-54 861	20.609
Italien	41	88.329	6-27 803	2.875
Russland	62	39.890	14-30 532	25.684
Japan	94	37.208	—	8.361
Norwegen	40	36.875	—	8.117
Holland	37	35.856	4-5 929	61.888
Britische Colonien	74	28.134	—	28.569
Oesterr.-Ungarn	8	27.413	1-7 400	64.374
Dänemark	42	26.056	1-3 200	15.368
Schweden	34	19.191	3-10 950	5.582

Im Ganzen sind im Jahre 1901 zur Ablieferung von nichtbritischen Werften gelangt: 446 Dampfer mit 800 849 T., 453 Segler mit 291 941 T. und 82 Kriegsschiffe mit 255 578 T. Deplacement. Hierzu kommen, wie schon vorhin erwähnt, 591 Dampfer mit 1 501 078 T., 48 Segler mit 23 661 T. und 41 Kriegsschiffe mit 211 969 T. Deplacement, die auf britischen Werften im Jahre 1901 gebaut wurden. Demnach hat die Welthandelsflotte durch Neubauten im Jahre 1901 einen Zuwachs erhalten von: 1037 Dampfern mit 2 301 927 T. und 501 Seglern mit 315 802 T. Ausserdem sind noch 123 Kriegsschiffe mit 467 547 T. Deplacement an ihre Auftraggeber abgeliefert. Im gleichen Zeitraum, also im Jahre 1901, mussten aus dem Schiffsregister gestrichen werden, in Folge von Verlust, Condemnation etc. 361 000 T. Dampfer- und 385 000 T. Seglerraumgehalt. Hieraus geht hervor: eine Abnahme der Weltseglerflotte um ca. 45 000 T. und eine Zunahme der Weltdampferflotte um ca. 1 941 000 T. Darnach bleibt ein **Gesammtzuwachs von ca. 1 900 000 T. im Jahre 1901.**

Nun kommen wir noch zu den am 31. December auf nichtbritischen Werften im Bau befindlich gewesenen Schiffen, und wir finden:

2) Im Bau am 31. December 1901:

Auf einheimischen Werften (Kriegsschiffe ausgeschlossen)			Auf britischen Werften am 31. Dec. im Bau für (Kriegsschiffe ausgeschl.)
	Schiffe	T.	Raumgehalt T.
Ver. Staaten	80	291.162	1.100
Deutschland	57	200.844	38.752
Frankreich	66	177.150	3.110
Japan	9	9.610	—
Italien	40	61.122	—
Holland	15	30.960	26.652
Norwegen	18	18.616	10.930
Dänemark	14	17.948	—
Oesterreich-Ungarn	6	12.807	29.300
Britische Colonien	3	11.000	20.988
Schweden	18	6.300	7.672
Russland	—	—	7.000

Sowohl diese Tafel wie auch das Zahlenmaterial über die im letzten Jahre abgelieferten Neubauten geben zu Betrachtungen über die Leistungsfähigkeiten einheimischer und ausländischer Werften begründeten Anlass. Wir werden aus diesem Grunde in einer späteren Nummer event. auf das Thema zurückkommen.

Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschifffahrt.

Mitgetheilt vom Reichsgerichtsrath Dr. Sievers.

3) Missbrauch der Disciplinargewalt seitens des Steuermanns.

Die Seemannsordnung von 1872 bedroht in § 96 »den Schiffer oder sonstigen Vorgesetzten, welcher einem Schiffsmanne gegenüber seine Disciplinargewalt missbraucht« mit Geld- oder Gefängnissstrafe. Ein Steuermann sollte sich dieses

Vergehens dadurch schuldig gemacht haben, dass er einen Steward, den er eines Diebstahls überführt zu haben glaubte, schlug. Er wurde indess vom Landgerichte in Flensburg freigesprochen, weil der Steuermann, solange der Schiffer anwesend sei, überhaupt keine Disciplinargewalt, soweit sich solche in einer Strafbefugniss äussere, gehabt habe und sie also auch nicht habe überschreiten können. Das Reichsgericht hat dieses Urtheil aufgehoben und die Sache an das Landgericht zu Flensburg zurückverwiesen.

Der § 96 darf nicht dahin verstanden werden, dass die Disciplinargewalt, deren Missbrauch mit Strafe bedroht wird, stets und unter allen Umständen identisch sein müsse mit der im vierten Abschnitte der Seemannsordnung geregelten, n u r dem Schiffer zustehenden Disciplinargewalt. Diese, die Strafbefugniss einschliessende Gewalt kann als Disciplinargewalt im engeren Sinne aufgefasst werden. § 96 handelt aber nicht nur von der Disciplinargewalt des Schiffers, sondern auch von der eines »sonstigen Vorgesetzten«. Damit kann das Gesetz nicht den Fall im Auge haben, dass der Schiffer seine seine Disciplinargewalt dem Steuermann oder einem andern Vertreter überträgt. Denn ein derartiger Stellvertreter würde, wenn die Uebertragung zulässig war, nicht seine, sondern die Disciplinargewalt des Schiffers ausüben. Dies nöthigt zu der Auslegung, dass unter der Disciplinargewalt des »sonstigen Vorgesetzten« nur die dem betreffenden Vorgesetzten ressortmässig zustehende Controll- und Befehlsbefugniss, die Dienstgewalt innerhalb des ihm zur Besorgung überwiesenen Dienstzweiges gegenüber den Schiffsleuten, die dieser Dienst- und Befehlsgewalt unterworfen sind, gemeint sein kann.

Urtheil des III. Strafsenats vom 10. December in S. w. Hochreuter. D. 3990/01.

Auszüge
aus
verschiedenen Handelskammerberichten.
(1901.)

d) Flensburg.

Rhederei. So günstige Resultate die Rhedereien unseres Bezirks im Vorjahre erzielten, so unbefriedigend sind diese im Berichtsjahre, wenn man von der Chinafahrt absieht. Schon gegen Schluss des vorigen Jahres machte sich der Rückgang im Frachtenmarkte erheblich fühlbar, aber man ahnte doch noch nicht, dass das kommende Jahr so niedrige Frachten bringen würde, wie dies der Fall war, und wie sie seit einer Reihe von Jahren nicht dagewesen waren. Weniger empfindlich ist dies für die Rheder geworden, die für ihre Dampfer noch zu besseren Raten für den Sommer abgeschlossen hatten, woraus sich auch bei einigen Schiffen leidliche Resultate erklären werden. Aber nur wenige waren so glücklich, und im Juni und Juli machte sich allgemein die starke Concurrenz durch einen weiteren Rückgang der Frachten bemerklich. Der seit Langem nicht dagewesene Fall trat ein, dass schon im September in Flensburg einzelne Dampfer aufgelegt wurden, da die Tageskosten auf den Rundreisen nicht mehr gedeckt werden konnten. Fragt man nach den Gründen dieser Erscheinungen, so liegen diese gewiss auf verschiedenen Gebieten. Der Hauptgrund aber liegt zweifellos in dem allgemeinen wirthschaftlichen Niedergange dieses Jahres. Bei der wachsenden, fast allgemeinen Flauheit in Industrie und Handel wurde naturgemäss die Nachfrage nach Schiffsraum immer geringer, und da der Raum von disponiblen Schiffen den Bedarf bei Weitem überstieg, so konnten die Befrachter den Rhedern ihre Bedingungen aufzwingen. Besonders ins Gewicht fallen hier auch die Ankäufe grosser Frachtdampfer für die grossen Dampferlinien, die nun alle Märkte, auch solche, die früher nicht in ihren Kreis gehörten, überschwemmten. — Gehen wir nun zu der Darstellung der einzelnen Gebiete über, auf denen die Rhedereien unseres Bezirks thätig sind, so war das überseeische Frachtengeschäft im Januar im Allgemeinen immerhin noch lohnend zu nennen. Dann aber fand die freiwerdende Tonnage eine immer weniger lohnende Beschäftigung und zwar sowohl bei den Frachten von Südamerika wie von Central- und Nordamerika, zumal sich die Hoffnung auf ein regeres Getreidegeschäft von Nordamerika nicht verwirklichte. — Auch hier ist übrigens zu bemerken, dass die Dampfer, die bessere Frachten in 1900 bereits abgeschlossen hatten, (in Zeitcharter) entsprechend günstigere Ergebnisse hatten.

Die Frachten vom Mittel- und Schwarzen Meere waren durchweg mittelmässig, abgesehen von einer kleinen Aufbesserung im Herbste nach Einbringung der neuen Ernte.

Ostseefrachten waren im Frühjahr noch ganz gut und lebhaft und bei Eröffnung der Holzhäfen konnten noch leidlich günstige Abschlüsse gemacht werden. Bald jedoch wichen die Holzfrachten sehr empfindlich und haben sich seitdem nicht wieder erholt. Kohlenfrachten nach der Ostsee blieben bedeutend hinter denen des Vorjahres zurück und brachten keine lohnende Beschäftigung, trotz der in diesem Jahre besseren Expedition der Schiffe und der niedrigeren Preise für Bunkerkohlen.

Im Herbst suchten dann, wie gewöhnlich, die grösseren Dampfer Beschäftigung in der Fahrt nach Nord-, Central- und Südamerika, die kleineren Schiffe in der Fruchtfahrt im Mittelmeer, für beide ohne ein befriedigendes Gewinnresultat.

Ein von dem Gesammtbilde völlig abweichendes Bild zeigte der chinesische Frachtenmarkt. Die an der chinesischen Küste fahrenden Dampfer der Rhedereien unseres Bezirks fanden recht lohnende Beschäftigung. Freilich haben die hiesigen schlechten Märkte nunmehr dazu getrieben, eine starke Tonnage von Europa auf den chinesischen Markt zu werfen, was sich gewiss fühlbar machen wird, indessen hat ein bedeutender Theil der an der chinesischen Küste fahrenden Dampfer für das nächste Jahr bereits fast ebenso gute Frachten abgeschlossen, wie für das Berichtsjahr.

Weniger erfreulich als sonst war auch die Geschäftslage der Vereinigten Flensburg-Ekensunder und Sonderburger Dampfschiffs-Gesellschaft. Veranlasst ist diese Lage hauptsächlich durch die Concurrenz, die der Gesellschaft mit Eröffnung des Staatsbahnbetriebes der Strecke Flensburg-Pattburg-Sonderburg und Tingleff-Sonderburg erwachsen ist. Früher ging alles Vieh, das zum Transport von Alsen und dem Sundewitt nach dem Westen bestimmt war, per Dampfer über Flensburg und Apenrade. Ebenso gingen die nach dem Süden bestimmten Viehsendungen per Dampfer nach Flensburg oder Kiel zur Weiterbeförderung. Diese grossen Sendungen hat die Gesellschaft grösstentheils an die Bahn verloren. Aber auch im Güter- und Personenverkehr ist ein grosser Ausfall zu constatiren, für den Personenverkehr namentlich, seitdem die — sonst auf Nebenbahnen fehlende — IV. Wagenclasse auf jener Bahnstrecke eingeführt ist.

Der gleichfalls bemerkbare Rückgang im Verkehr der festen Linie Flensburg-Sonderburg-Hamburg via Canal ist wohl auf den allgemeinen Grund des flauen Geschäfts zurückzuführen. Der Vergnügungsverkehr auf der Flensburger Föhrde war bei dem schönen Sommer sehr rege, konnte aber selbstverständlich einen nennenswerthen Ausgleich gegen die angeführten Einbussen nicht bieten.

Am 31. December 1901 zählte die Flensburger Rhedererei insgesammt 91 Schiffe mit 60 304,50 N.-G.-T. (170 852,5 N.-cbm) Raumgehalt, gegen 93 Schiffe mit 61 628,39 N.-R.-T. (174 662,9 N.-cbm) Raumgehalt im Vorjahre, mithin weniger 1323,89 N.-R.-T. (3810,4 N.-cbm) Raumgehalt.

Die Rhederei zu Apenrade zählte am 31. December 1901 21 Schiffe mit 12 678,58 N.-R.-T. (36 633,7 N.-cbm) Raumgehalt.

Die Schleswiger Rhederei bestand am 31. December 1901 aus insgesammt 19 Schiffen mit 17 574,17 N.-R.-T. (49 832,1 N.-cbm) Raumgehalt, gegen 19 Schiffe mit 13 630,66 N.-R.-T. (38 034,5 N.-cbm.) Raumgehalt am 31. December 1901.

Schiffsverkehr. Apenrade. Eingegangen 381 Schiffe (434 im Vorjahre) mit 97 189 cbm (89 431) Raumgehalt. Ausgegangen 385 (440) Schiffe mit 97 990 (90 204) cbm Raumgehalt.

Flensburg. Eingegangen 2162 Schiffe (2487) mit 533 986 cbm (541 579 Raumgehalt. Ausgegangen 2163 Schiffe (2494) mit 592 582 cbm (591 922) Raumgehalt.

Friedrichstadt. Eingegangen 300 Schiffe (297) mit 32 357,4 (24 804,8) cbm Raumgehalt. Ausgegangen 297 (294) Schiffe.

Hadersleben. Eingegangen 506 Schiffe (529) mit 59 520 (57 113) cbm Raumgehalt. Ausgegangen 491 (529) Schiffe mit 57 994 (57 113) cbm Raumgehalt.

Husum. Eingegangen 772 Schiffe mit 51 922 cbm Raumgehalt. Ausgegangen 751 Schiffe mit 50 410 cbm Raumgehalt.

Kappeln. Eingegangen 332 Schiffe (350) mit 40 083 (34 784) cbm Raumgehalt. Ausgegangen 330 Schiffe (354) mit 39 896 (35 042) cbm Raumgehalt.

Sonderburg. Eingegangen 434 Schiffe (678) mit 64 572 (75 296) cbm Raumgehalt. Ausgegangen 429 Schiffe (671) mit 64 450 (75 121) cbm Raumgehalt.

Schleswig. Ein- und ausgangen 282 Schiffe mit 50 731 cbm Raumgehalt.

Deutscher Nautischer Verein.

Siebentes Rundschreiben.

Kiel, den 25. Januar 1902.

I. Vom Vereinstage. Der diesjährige Vereinstag wird, wie ich in meinem sechsten Rundschreiben mitgetheilt habe, am 17. und 18. Februar d. J. in Berlin im grossen Saale des Hotel »Kaiserhof« abgehalten. Tagesordnung (siehe »Ausguck« Seite 49).

II. Gewährung der Berechtigung zum Einjährig-Freiwilligen-Dienst in der Kaiserlichen Marine an Seedampfschiffs-Maschinisten II. Cl. Der Verband Deutscher Seemaschinisten ersucht mich, den obigen Gegenstand auf die Tagesordnung des diesjährigen Vereinstages zu setzen und übersendet mir die nachfolgende Resolution:

»Der deutsche Nautische Verein erkennt den vom Verbande Deutscher Seemaschinisten geäusserten Wunsch, dass den Seedampfschiffs-Maschinisten auf Grund des Bestehens der Prüfung II. Cl. die Berechtigung zum Einjährig-Freiwilligen-Dienst in der Kaiserlichen Marine gewährt werden möge, als berechtigt an und beschliesst,

den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, eine entsprechende Verordnung bezw. Ergänzung zu § 24 der Marineordnung, nach welcher auch junge Leute, welche das Zeugniss zur Befähigung zum Maschinisten II. Cl. auf Seedampfschiffen der deutschen Handelsflotte besitzen, als Einjährig-Freiwillige in die Maschinistensectionen der Werftdivisionen und in die Torpedoabtheilungen eingestellt werden können, baldthunlichst erlassen zu wollen.«

Der Vertreter des Verbandes wird die Angelegenheit näher begründen.

Ich ersuche die Mitglieder, über diesen Gegenstand in Berathung zu treten.

III. Verbesserung des Leuchtfeuers zu Brüsterort. Von dem Danziger Seeschifferverein wird mir mitgetheilt, dass über die unzweckmässige Einrichtung und Sichtdauer des Leuchtfeuers auf dem Leuchtthurm zu Brüsterort Klagen geführt werden. Von dem Verein wird dazu Folgendes ausgeführt:

»Dieses Feuer zeigt nur alle vier Minuten einen hellen Blink zehn Secunden lang; vor und nach dem hellen Blink ist das Feuer 38 Secunden als schwaches festes Feuer sichtbar. In früherer Zeit, als in jener Gegend fast nur Segelschiffe verkehrten und diese Fahrt zur Winterszeit eine geringe war, mag diese Anordnung der Sichtdauer passend gewesen sein, in gegenwärtiger Zeit genügt sie aber den Anforderungen durchaus nicht. Das Feuer auf Brüsterort ist ein solches zweiter Ordnung und soll dasselbe, nach seiner Höhe über dem Meeresspiegel, 22 Seemeilen zu sehen sein. Bei dem fast beständig ziemlich unsichtigen Wetter zur Herbst und Winterszeit ist dieses aber niemals der Fall und auch noch in geringerer Entfernung erblickt man den hellen Blitz nur, wenn das Auge gerade auf den Punkt gerichtet ist. Das schwache Feuer vor und nach dem Blink ist selbst bei klarem Wetter nur in grösserer Nähe erkennbar. Dampfer von grösserer Geschwindigkeit werden von zwei aufeinander folgenden Blinken sich dem Lande um ein beträchtliches Stück nähern und es entsteht Gefahr, wenn bei unsichtigem Wetter einige der kurzen Blinke verloren gehen, was sehr häufig der Fall ist. Es wäre daher die Umgestaltung dieses Feuers in ein Blitzfeuer von kürzeren Intervallen im Interesse der Sicherheit der Schiffahrt durchaus nothwendig. Es kann dabei sehr wohl ein Modus gefunden werden, der dieses Feuer von dem etwa 43 Seemeilen entfernten Blinkfeuer auf Nidden genügend unterscheidet.«

Auf Ersuchen des Vereins habe ich diesen Punkt auf die Tagesordnung des Vereinstages gesetzt. Auch dieser Gegenstand wird deshalb zu Berathungen in den Einzelvereinen Veranlassung geben müssen.

IV. Auslegung eines Feuerschiffes auf der Oderbank. Von dem Seeschifferverein zu Stettin werde ich ersucht, den bereits zu wiederholten Malen und zwar in den Jahren 1874, 1875, 1883, 1886, 1894 und 1899 zur Verhandlung gelangten Antrag der Auslegung eines Feuerschiffes auf der Oderbank wiederum auf die Tagesordnung zu setzen. Ich komme diesem Ersuchen nach, da nach meiner Ansicht die stetige Wiederholung dieses Antrages die Gewähr dafür bietet, dass die Auslegung eines solchen Feuerschiffes auf der Oderbank als ein Bedürfniss empfunden wird.

V. Bezeichnung von Wracks. Von dem Danziger Seeschiffer-Verein wird die nachfolgende Resolution eingebracht:

»Der Danziger Seeschifferverein erblickt in dem Umstande, dass in Deutschland keine Vorschriften existiren, welche die Bezeichnung von Wracks durch Wrackfeuerschiffe oder Leuchtbojen reguliren, eine schwere Gefahr für den deutschen Seeverkehr und beschliesst, den Vorsitzenden des Deutschen Nautischen Vereins zu ersuchen, diesen Gegenstand zur Anregung und näheren Erörterung auf die Tagesordnung des nächsten deutschen Vereinstages zu setzen.«

Der Danziger Seeschiffer-Verein hat hierzu bemerkt, dass gesetzliche Vorschriften über diesen Gegenstand in England

seit 1879 bestehen. Die Niederlande sind im Jahre 1884 und Dänemark ist im Jahre 1886 in derselben Weise vorgegangen. Diese Länder haben Bestimmungen für die Bezeichnung durch Wrackfeuerschiffe erlassen. Deutschland hat »Grundsätze eines einheitlichen Systems zur Bezeichnung der Fahrwasser, Untiefen etc. in den deutschen Küstengewässern« erlassen; dieselben sind am 1. April 1889 in Kraft getreten. In diesen Vorschriften ist nicht von Wrackfeuerschiffen, sondern nur von Wracktonnen die Rede.

Es wird weiter bemerkt, dass zur Zeit des Erlasses dieser Vorschriften ein Bedürfniss für Wrackfeuerschiffe nicht bestanden hat, dieses bei dem gesteigerten Verkehr jetzt doch der Fall ist, und namentlich nach der Eröffnung des Kaiser Wilhelm-Canals eine Bezeichnung der Wracks auch zur Nachtzeit eine Nothwendigkeit geworden ist und das Fehlen solcher Bezeichnungen schon vielfach unangenehm bemerkt sei. Hamburg habe sich für den Verkehr auf der Elbe von Fall zu Fall durch Bestimmungen geholfen, welche den englischen Bestimmungen gleich kämen. In Folge des Fehlens der gesetzlichen Bestimmungen fehle auch den einzelnen Regierungen die Grundlage zu Verordnungen in einzelnen Fällen und wird hierin eine Gefahr erblickt.

Auf Wunsch des Vereins setze ich diesen Gegenstand mit auf die Tagesordnung.

VI. Stellung der Top- und Seitenlichter. Von dem Seemannscollegium zu Emden geht mir der Antrag zu, noch folgenden Gegenstand auf die Tagesordnung des Vereinstages zu setzen:

»Top- und Seitenlichter müssen in einer Vertikal-Ebene angebracht sein.«

Die Begründung des Antrages würde durch den Vertreter des Collegiums zu erfolgen haben. Ich denke, dass dieser Gegenstand in Verbindung mit dem Punkte: »Höhenunterschied zwischen Top- und Seitenlichtern« verhandelt werden kann.

VII. Entwickelung des Leuchtfeuerwesens. Zu diesem Punkte der Tagesordnung hat der Stettiner Seeschiffer-Verein folgende Wünsche geäussert:

a. Eintreten für Verbesserung des Leuchtfeuers auf Stubbenkammer, ferner
b. für Auslegung eines Feuerschiffes auf der Oderbank und
c. für Auslegung eines Feuerschiffes auf Puttgarden-Riff.
d. Der Verein spricht sich aus gegen die frühzeitige nicht gerechtfertigt erscheinende Einziehung des Feuerschiffes Adler-Grund.
e. Der Verein beantragt, die bereits angeregte Errichtung eines Leuchtfeuers bei Stilo-Bake weiter zu verfolgen; und beabsichtigt
f. im Anschlusse hieran, die Nebelsignal-Einrichtung am Eingange zum Hafen von Swinemünde einer Besprechung zu unterziehen.

Diese Gegenstände, zum grössten Theil schon wiederholt auf den Vereinstagen behandelt, sind unter Punkt 13 der Tagesordnung: »Einrichtungen für die Sicherheit der Schiffahrt« gestellt. Die Begründung wird von dem Vertreter des Vereins erfolgen.

VIII. Leuchtfeuerabgaben in England. Der Stettiner Seeschiffer-Verein ist bereit, das Verlangen der Rhedereikreise nach einer Verbilligung der Abgaben und die Bestrebungen hierauf zu unterstützen.

Die Handelskammer von Kiel stimmt mit dem Vorsteheramt der Kaufmannschaft zu Königsberg darin überein, dass eine Ermässigung dieser Leuchtfeuerabgaben anzustreben ist, sie hält aber eine Unterscheidung von eisfreien und Eis-Häfen nicht für zweckmässig, und auch nicht durchführbar.

IX. Abänderung des Ruder-Commandos. Der nautische Verein zu Emden hat mit überwiegender Majorität beschlossen, sich für das Commando »Rechts« und »Links« zu entscheiden. Der Stettiner Seeschiffer-Verein ist zu dem Beschluss gekommen, dass das Commando »Steuerbord« und »Backbord« endgültig aufgehoben werden müsse, lehnt aber auch das in der Marine gebräuchliche Commando »Steuerbord« und »Backbord« ab und spricht sich für die einheitliche Einführung der Commandoworte »Rechts« und »Links« in dem Sinne aus, dass der Kopf des Schiffes entsprechend gedreht wird.

Die Corporation der Kaufmannschaft zu Rostock theilt mit, dass eine von ihr einberufene Versammlung von Rhedern, Schiffern und Mitgliedern des dortigen nautischen Vereins, welche zahlreich besucht war, einstimmig beschlossen hat, auf den Rostocker Schiffen vom 1. Juli d. J. ab das Steuer-Commando »Rechts« und »Links« anzugeben.

X. Zufluchtshafen an der Ostküste Bornholms. Der Seeschiffer-Verein zu Stettin stimmt der Beschaffung eines solchen Hafens zu und ersucht, die hierauf gerichteten Bestrebungen mit allen Mitteln zu unterstützen.

XI. Sturmwarnungswesen. Der Seeschiffer-Verein zu Stettin giebt bezüglich der Nachtsignale dem Vorschlag, nur durch drei weisse Laternen den betreffenden Quadranten der Windrose zu bezeichnen, den Vorzug. Von der Anwendung farbiger Lichter, roth oder grün, wird abgerathen.

XII. Gesetz, betr. die Untersuchung von Seeunfällen. Der Seeschifferverein zu Stettin hat zu dem Gesetz, betr. die Untersuchungen von Seeunfällen die folgenden Beschlüsse gefasst:

§§ 1, 2, 3, 4, 5 und 6 unverändert zu lassen;

§ 7 letzter Absatz: »Mindestens zwei Beisitzer müssen die Befähigung als Seeschiffer besitzen und als solche gefahren haben«, hinzuzufügen: »Wenn die Untersuchung einen Steuermann betrifft, so muss ausser den beiden Seeschiffern als Beisitzer der dritte Beisitzer die Qualification desjenigen besitzen, gegen den sich die Untersuchung richtet«;

§ 8 unverändert zu lassen;

§ 9 entsprechend der Zusatzbestimmung in § 7 zu ergänzen;

§§ 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16 und 17 unverändert zu lassen;

§ 18 hinter »Sachverständige zu laden« hinzuzufügen: »und verpflichtet, die Zeugen zu laden und zu vernehmen, die von demjenigen verlangt werden, gegen den sich die Untersuchung richtet«;

§§ 19, 20, 21, 22 und 23 unverändert zu lassen;

§ 24 hinzuzusetzen: »Die protocollirten Zeugenaussagen sind den Zeugen vor Schluss der Verhandlung nochmals vorzulesen und vor diesen zu bestätigen«;

§§ 25 und 26 unverändert zu lassen;

§ 27 hinter »der Beschwerden des Oberseeamts zu« einzusetzen: »auch können Capitän und Steuermann beim Ober-Seeamt Berufung einlegen, wenn sie sich durch den Spruch des Seeamtes oder durch die Begründung desselben geschädigt oder verletzt fühlen«;

§§ 28 und 29 unverändert zu lassen;

§ 30 entsprechend den vorgeschlagenen Aenderungen in §§ 18 und 24 umzuändern;

§§ 31, 32, 33, 34 und 35 unverändert zu lassen.

Die Handelskammer zu Kiel ist der Ansicht, dass das Gesetz auf seine Revisionsbedürftigkeit zu untersuchen ist, dass aber für eine Verhandlung auf dem diesjährigen Vereinstag eine Berathung über die einzelnen Punkte des Gesetzes noch nicht angezeigt erscheint, sie ist vielmehr der Ansicht, dass diese Angelegenheit einer Commission überwiesen werden solle, welche dieselben dann bis zum nächsten Vereinstag vorzubereiten hat.

XIII. Prüfungsstelle für Anker und Ketten. Der Seeschiffer-Verein zu Stettin stimmt der Errichtung einer solchen Stelle im Interesse der deutschen Industrie ist.

XIV. Feuerschiff bei Södra Udden. Die Auslegung eines Feuerschiffes bei Södra Udden wird von dem Stettiner Seeschiffer-Verein im Interesse der Schiffahrt mit Freuden begrüsst und der dahingehende Antrag unterstützt.

XV. Vom Kaiser Wilhelm-Canal. Der Hamburger Nautische Verein hat folgende Resolution gefasst:

»Der Verein spricht sich für die Beibehaltung des einheitlichen seit 1896 bestehenden Tarifs aus und verwirft den Differentialtarif, weil alle Hoffnungen, die von dieser Art der Gebührenerhebung vor Jahren erwartet wurden, bereits unter dem einheitlichen Tarif eingetroffen sind. Da der Canal schon unter den gegenwärtigen Verkehrsverhältnissen an den Grenzen seiner Leistungsfähigkeit angelangt ist, befürwortet der Verein eine Verbreiterung des Canals und eine Vermehrung seiner Ausweichestellen.«

Zur Frage der Schlepperkosten und der für private Schleppdampfer vorgeschriebenen Mindestgeschwindigkeit äussert sich der Verein durch folgende Resolution:

»In Anbetracht, dass dem Canalbetriebe die vermehrte Verwendung privater Schlepper erwünscht sein kann, und dass die Privatschlepper dadurch benachtheiligt werden, dass sie gezwungen sind, eine grössere Geschwindigkeit zu leisten, die wegen der geringen Geschwindigkeit vorauffahrender Schlepper der Canalverwaltung nicht immer ausgenutzt werden kann, befürwortet der Verein, die Canalverwaltung möge stärkere Schlepper beschaffen, welche die von den privaten Schleppern verlangte Geschwindigkeit auch ihrerseits leisten.«

Ich mache hier von dieser mir übergebenen Resolution Mittheilung, wenngleich weder von dieser noch von anderer Seite beantragt ist, diesen Gegenstand auf die Tagesordnung zu setzen.

Der Vorsitzende des Deutschen Nautischen Vereins.
Sartori.

Seeamtsverhandlungen.

Seeamt zu Flensburg.

Strandung des Dampfers »Julie«, Capitän N. Michelsen, in der Hanö-Bucht am 27. October v. J. Der Dampfer fuhr unter Lootsencommando von Karlshamn nach Kiesebergen, in Wasserballast. Als der Lootse das Schiff verlassen hatte, begab sich auch der Capitän in die Cajüte, um trockenes Zeug anzuziehen und die Karte nachzusehen, er ist aber später eingeschlafen. Dem Bestmann von Krage übergab er mit dem Commando den Curs SzW. Sobald das Hanö-Feuer in Sicht käme, wollte er geweckt werden. Als der Bestmann um 11¼ Uhr ein weisses Licht voraussah, hat er den Capitän vergeblich zu wecken gesucht und diesen Versuch zweimal ohne Erfolg wiederholt. Er hat nun auf eigene Verantwortung den Curs auf SWzS geändert und ist das Schiff mit diesem Curse um 12¼ Uhr auf Grund gekommen. Der Dampfer konnte mit eigener Hülfe nicht loskommen. Erst 2 Tage später ist es dem Apenrader Dampfer »Caroline« gelungen, das gestrandete Schiff abzubringen und nach Karlshamm zu schleppen, wo es reparirt wurde.

Der Reichscommissar wirft dem Schiffer Michelsen vor, dass er in einem gefährlichen Fahrwasser die Führung des Schiffes dem Bestmann v. Krage übergeben und sich schlafen gelegt habe. Er habe durch sein ganzes Verhalten gezeigt, dass er nicht diejenigen Eigenschaften besitze, die man bei einem Schiffsführer voraussetzen dürfe, weshalb er beantragt, dem Schiffer Michelsen das Patent zu entziehen.

Der Spruch des Seeamts lautet: »Die Curse, die gesteuert sind, hätten das Schiff von dem Strandungsort freibringen müssen, jedoch haben Stromversetzung sowie unsichtiges Wetter mitgewirkt. In erster Linie hat der Bestmann v. Krage den Unfall verschuldet. Capt. Michelsen hat aber den Unfall mitverschuldet, weil er sich in einem gefährlichen Fahrwasser schlafen legte, anstatt an Deck zu bleiben und selbst zu navigiren. Trotz dieses grossen Verschuldens sieht das Seeamt doch diesmal von der Entziehung des Schifferpatents ab in der Hoffnung, dass dieser Fall ihm zur Warnung dienen werde.

Seeamt zu Lübeck.

Den »Hamb. Nachr.« wird aus Lübeck, den 23. Januar, geschrieben: In Schiffahrtskreisen wurde mit einiger Spannung der heute vor dem Seeamte anstehenden Verhandlung wegen des im October vorgekommenen **Strandungsfalles des Dampfers »Russland«, Capt. Ruppel,** in den finnischen Gewässern auf auf der Reise von Sundwall nach Lübeck entgegengesehen. Der Hergang der Strandung war kein aussergewöhnlicher. Der Capitan hatte auf seiner Wache Nachts zwischen 11 und 12 Uhr ein Blinkfeuer gesehen und nach dem vermeintlichen Leuchtfeuer seinen Curs gesetzt. Bald stellte sich heraus, dass bei dem sehr diesigen feuchten Wetter ein Versehen vorgekommen war. Das Schiff stiess auf und lief später voll Wasser. Ordnungsgemäss wurde das Rettungsboot zu Wasser gebracht, und trotz der hohen See gelang es, alle Leute zu retten; als Letzter sprang der Capitän ins Boot. Die Mannschaft wurde von einem dänischen Dampfer aufgenommen und in einen nahen Hafen gelandet. Das Schiff wurde am andern Morgen noch auf der Holzladung treibend befunden und von einem Bergedampfer unter Leitung des Capitäns auf Strand gesetzt. Die Strandung war also, wie schon gesagt, keine aussergewöhnliche, ja sie verlief im Verhältniss recht glücklich, es war, trotzdem ein blinder Passagier im letzten Augenblick, bevor das Rettungsboot das Schiff verlassen wollte, aus dem Raum gesprungen kam, kein Verlust an Menschenleben zu beklagen. Nun kam aber das Aussergewöhnliche hinterher: als die Mannschaft wieder in Lübeck angelangt war, erschien im hiesigen socialistischen Organ ein von Unwahrheiten strotzender Schmähartikel, der behauptete, der Capitän habe sich schwerer Pflichtverletzung schuldig gemacht und nicht die genügende Vorsicht walten lassen, auch sich — (natürlich!?!) — einer unwürdigen Behandlung der Mannschaft befleissigt. Es war hierdurch sofort die höchst betrübende Wahrnehmung zu machen, dass auch die Schiffsmannschaften, welche man bisher noch nicht allzu verseucht von der Socialdemokratie wähnte, hiervon stark ergriffen sind. Die heutige Verhandlung rechtfertigte den schwer gekränkten Schiffsführer in denkbar bester Weise; es wurde vom Seeamt nach beendeter Verhandlung bekundet, dass er, abgesehen von der Unterlassung des Lothens nach dem Unfall um das Schiff herum, in jeder Weise hervorragend seine Pflicht gethan habe. Von irgend welchen Anträgen sah der Reichs-Commissar ab. Hoffentlich stellt der beleidigte Capitän wegen der systematischen Verleumdung Privatklage an. Es könnte nicht schaden, wenn man den grossprecherischen Herren von der Socialdemokratie einmal wieder energisch auf die Finger klopfte.

Vermischtes.

Entgegen der Behauptung des Reichstags-Abgeordneten **Rösicke** (Vorsitzender des Bundes der Landwirthe) dass die **Hamburg-Amerika-Linie** ihre Tonnage verzwanzigfacht habe, während der Verkehr nur auf das fünffache angewachsen sei, erklärt die Hamburgische Tagespresse, dass die Tonnage der Hamburg-Amerika-Linie in 18 Jahren versiebenfacht wurde, während sich in dem gleichen Zeitraum der Verkehr verachtfachte. In Folge dessen hat die Hamburg-Amerika-Linie in grosser Zahl Dampfer der englischen Gesellschaften chartern müssen, um den Verkehr zu bewältigen. Im Jahre 1901 be-

trug die Zahl der gecharterten Dampfer noch 91, während sie sich vor wenigen Jahren sogar auf 157 belief.

Vorlesungswesen der Oberschulbehörde. Herr Dr. Bolte, Director der Hamburger Navigationsschule, wird am Mittwoch, den 5. Februar die zweite Reihe seiner Vorlesungen (Geographische Ortsbestimmung mit den Sextanten, mit praktischen Beobachtungen) beginnen und am 12., 19., 26. Februar, 5. und 12. März fortsetzen. Die Vorlesungen finden von 7½—9 Uhr Abends im Hörsaale B des Johanneums (Speersort) statt. Einlasskarten zu denselben sind nicht erforderlich.

Prüfungswesen. Die nächsten Prüfungen für Schiffer auf grosser Fahrt beginnen: in Stettin-Grabow am 4. März d. Js., in Danzig am 13. März, in Barth am 24. April. Die nächste Seesteuermannsprüfung beginnt in Stralsund am 17. April d. Js. Im Anschluss an jede der erwähnten Schifferprüfungen wird eine Prüfung in der Schiffsdampfmaschinenkunde, im Anschluss an die Seesteuermannsprüfung in Stralsund eine Prüfung in der Gesundheitspflege an Bord auf Kauffahrteischiffen stattfinden. Anmeldungen zu diesen Prüfungen nimmt der Königl. Navigationsschul-Director in Danzig, Herr Holz entgegen.

Die Mitte des Monats zwischen Deutschland und der Türkei unterzeichnete **Convention** über die **Bagdadbahn** stipulirt u. A. folgende für Deutschland sehr vortheilhafte Zugeständnisse: 1) Ausschliessliche Concession für die Schiffahrt auf Euphrat und Tigris, den beiden grössten Wasserstrassen der asiatischen Türkei; 2) ebenso ausschliessliche Concession für Hafenbauten an den Küstenendstationen der Haupt- und Zweiglinien; 3) Concession für event. Construction von sieben anderen Zweiglinien nach den Mittelmeer- und Schwarzen Meerküsten; 4) Zollfreie Einfuhr der zum Betrieb während der ganzen Concessionsdauer nöthigen Kohlen; 5) Zollfreie Einfuhr des rollenden Materials und der ersten Baumaterialien; 6) Die türkische Regierung verpflichtet sich, innerhalb vier Jahren die jetzt vernachlässigten Dampferdienste zwischen Galata und Heider Pascha den Bedürfnissen entsprechend zu reorganisiren und räumt der Gesellschaft der anatolischen Bahnen das Controllrecht hierüber ein. Ist der Dienst nach Ablauf der vier Jahre nicht geregelt, so übernimmt ihn die Gesellschaft ohne Weiteres und zahlt nur dem türkischen Marineministerium 40 pCt. des Reingewinns, behält sie indessen zur Verrechnung auf die Kilometergarantie in Händen; 7) Die türkische Regierung behält das Vorkaufsrecht, darf aber den Betrieb der Bahn nur der anatolischen Gesellschaft übertragen, wenn sie ihn nicht selbst übernimmt; 8) Nach Ablauf der 99 Concessionsjahre fällt die Bahnlinie der türkischen Regierung zu, sie muss aber das ganze Material bezahlen; 9) Wenn die Einkünfte der jetzigen Linien die Kilometergarantie decken, sollen die dafür gepfändeten Einnahmen von der Bagdadlinie repartirt werden.

Die Mitgliedschaft Hamburg des Seemanns-Verbandes in Deutschland hielt am 21. Januar ihre diesjährige General-Versammlung ab. Nach dem Cassenbericht betrugen die Einnahmen 4212 Mk., die Ausgaben 4415 Mk., das Vermögen 8335 Mk. Die Ausgaben sind desshalb so hoch gewesen und haben die Einnahmen übertroffen, weil die Mitgliedschaft 1000 Mk. an die Centralcasse des Seemanns-Verbandes zu Agitationszwecken abgegeben hat. Die Mitgliedschaft zählte am 1. Januar d. Js. 3303 Mitglieder. Im verflossenen Jahre sind 216 neue Mitglieder aufgenommen und 1360 Mitglieder wegen rückständiger Beiträge ausgeschlossen worden. Diese hohe Zahl Ausgeschlossener ist darauf zurückzuführen, dass der Seemannsverband seit seiner Gründung noch kein Mitglied ausgeschlossen hat. In Zukunft soll das alljährlich geschehen. Der in Lübeck ansässige Ausschuss des Seemannsverbandes hat zu Beisitzern des Schiedsgerichts für Arbeiterversicherung in Unfallsachen ausser den bereits gewählten Collegen Müller, Störmer und Heinrich noch die Collegen Meyer, Wolf und Wittig gewählt, da seit der Neuregelung des Schiedsgerichts sowohl von den Rhedern als Versicherern als auch von den versicherten Seeleuten je sechs Beisitzer ernannt sein müssen (anstatt früher je zwei Beisitzer und je zwei Stellvertreter der Beisitzer). Das Schiedsgericht setzt sich ebenso wie früher jedesmal aus dem Vorsitzenden und je zwei Vertretern der Rheder und der Seeleute zusammen. Die Neuregulirung in Bezug auf die erhöhte Zahl der Beisitzer ist deshalb erfolgt, damit das Schiedsgericht jederzeit einberufen werden kann, auch wenn dieser oder jener Beisitzer verreist oder sonst am Erscheinen verhindert ist. An der Berathung zwecks Abänderung resp. Ergänzung der Unfallversicherungs-Vorschriften der Seeberufsgenossenschaft, die in Berlin stattgefunden hat, haben Störmer und Hoffmann theilgenommen. Hierauf wurde in eine Berathung eingetreten darüber, wie die Agitation für den Seemannsverband hier in Hamburg in Zukunft am besten zu gestalten sein werde. Beschlossen wurde, dass mindestens einmal im Monat eine gemeinschaftliche Sitzung sämmtlicher Vertrauensleute und der rührigen (?) seefahrenden Mitglieder stattfinden soll. Allmonatlich soll eine Agitationstour durch den Hamburger Hafen unternommen werden. Des ferneren soll das Obmannssystem an Bord der Schiffe wirksamer ausgestaltet werden. Die Obmänner sollen das ihnen von der Organisation mitzugebende Agitationsmaterial (Flugschriften, Verbandsorgan u. s. w.) nach besten Kräften zu verwerthen suchen. Ausserdem soll ein zweiter Beamter für die Mitgliedschaft Hamburg des Seemannsverbandes in Deutschland als Schriftführer und Bote angestellt werden, damit die Agitation vom Bureau der Mitgliedschaft aus besser controllirt werden kann. Bei der hierauf vorgekommenen Vorstandswahl wurden die Herren Störmer zum 1. Vorsitzenden K. Heinrich zum Schriftführer und Boten gewählt.

Berichtigung. Die in voriger Nummer gemachten Angaben über den **Seeverkehr der Weserhäfen** bedürfen insofern noch einer ergänzenden Bemerkung, als sie nicht den Verkehr überhaupt, sondern den für bremische Rechnung vermittelten Verkehr darstellen. Wir sind demgemäss aus Brake um Abänderung der Zahlen ersucht. Nach der amtlichen Statistik kamen in **Brake** an:

457	Seeschiffe	mit 219 105	R.-T. N.
1178	Flussfahrzeuge	» 116 454	»
1635	Fahrzeuge	» 335 559	R.-T. N.

Kleine Mittheilungen.

Der Vertrag über die Abtretung der **dänisch-westindischen Inseln** an die Vereinigten Staaten von Nordamerika ist am 24. Januar in Washington von den beiderseitigen Vertretern dem dänischen und dem amerikanischen unterzeichnet worden.

* * *

Anerkennung. Nachdem die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger bereits im Januar v. J. dem Capitän Paul Tretau vom Dampfer »Afrika« für die am 10. Dezember 1900 vollführte Rettung des Capitäns und drei Matrosen des finnischen Schooners »Göta« aus Seenoth die grosse silberne Medaille nebst Diplom überwiesen hatte, ist ihm jetzt auch noch durch den russischen Generalconsul in Lübeck im Auftrage des finnischen Senats ein prachtvoller Humpen mit reichen Verzierungen und Inschrift überreicht worden. Der Bootsmann Fehling und der Matrose Röhl von der »Afrika« erhielten je

100 Mark finn., und ausserdem noch eine silberne Medaille, da sie sich noch einmal auf das sinkende Schiff begeben hatten, um zwei Leichen nach Seemannsbrauch zu bestatten.

Vereinsnachrichten.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung am 29. Jan. (General-Versammlung.) Als Mitglieder werden die Herren Capitäne Will, D. »Sommerfeld«, Wentorf und Giertz aufgenommen. Laut Tagesordnung werden nacheinander erledigt: Der Jahresbericht, Verlesung des in zahlreichen Exemplaren vorliegenden Berichtes. (Wir werden in nächster Nummer darauf zurückkommen. D. R.) Der Cassenbericht wird erstattet und als erfreulichstes Moment ein Ueberschuss von 2073 Mk. hervorgehoben. Beide Berichte finden beifällige Aufnahme. Zu Cassenrevisoren werden ernannt die Herren Brorsen und Weller. Die dann folgende durch Stimmzettel bewerkstelligte Vorstandswahl zeitigte folgendes Resultat: I. Vorsitzender C. Schroedter, II. Vorsitzender Bendix, I. Schriftführer Ed. Lewens, II. Schriftführer G. A. Sandt, Cassirer C. Elingius, I. Beisitzer und Archivar E. Elson, II. Beisitzer A. Volkertsen. Hierauf findet per Acclamation die Wahl der einzelnen Commissionen statt, unter denen wegen der Wichtigkeit der Functionen der einzelnen Mitglieder die Zusammensetzung der Aufnahme-Prüfungs-Commission besonders erwähnenswerth ist. Es wurden gewählt bezw. wiedergewählt die Herren: A. Volkertsen, Th. Jacobsen, P. Opitz, J. Peters, Diedrichsen, G. A. Sandt, E. Elson. — Nach eingehender Besprechung und Erledigung eines Antrages, der sich auf eine interne Angelegenheit bezieht, macht Herr Capt. Bramslöw im Namen des Comito's zur Vorbereitung für den Bau eines Schifferhauses Mittheilungen über die bisherige Thätigkeit, die in den letzten Tagen dadurch erfolgreich gekrönt sei, dass namhafte Firmen und in hervorragender Lebensstellung befindliche Personen durch ihre Namensunterschrift der Schifferhausfrage ein wohlwollendes Interesse entgegengebracht haben. (Siehe die letzte Seite dieser Nummer. D. R.). Der Vorsitzende dankt den Mitgliedern des Comito's im Namen der Versammlung für ihr erfolgreiches Vorgehen und wünscht ihrer weiteren Thätigkeit gleich angenehme Begleiterscheinungen. — Nächste Sitzung am 5. Februar. Tagesordnung: **Glockenleuchtboje auf der Nord-Steenbank bei Westkapelle.**

Der **Verein Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine zu Hamburg** schreibt: In der am Donnerstag, den 23. d. Mts. gut besuchten Versammlung wurde ein Herr in den Verein aufgenommen und einer zur Aufnahme vorgeschlagen. Auf der Tagesordnung stand das Gesetz betr. Untersuchung von Seeunfällen. Es entspann sich über dieses Thema eine lebhafte und überaus interessante Debatte und gelangten schliesslich folgende Anträge zur Annahme: Zu § 4: Insbesondere ist festzustellen: »Ob der Capitän, Schiffsofficier oder Lootse durch Handlungen oder Unterlassungen den Unfall oder dessen Folgen verschuldet hat«. — Zu § 8: Der letzte Satz ist dahin abzuändern: »Wo Vertretungen des Rheder-, Capitän-, Schiffofficier- und Handelsstandes vorhanden sind, sind dieselben vor Aufstellung der Liste mit ihren Vorschlägen zu hören. — Zu § 9: Einer der Beisitzer ist aus der Zahl der auf der Liste befindlichen Schiffsofficiere zu entnehmen, wenn bei dem Unfall ein Schiffsofficier betheiligt gewesen ist. — Zu § 11: Satz 2 und 3 sind zu streichen. — Zu § 12 neuer Absatz 2: »Richtet der Ablehnungsantrag sich gegen den Vorsitzenden, so entscheidet die zuständige Aufsichtsbehörde. Einer Entscheidung bedarf es nicht, wenn der Vorsitzende den Ablehnungsantrag für begründet hält.« — Neuer Absatz 3: »Ablehnungsanträge können von den betheiligten Capitänen und Schiffsofficieren gestellt werden und zwar bis zum Beginne der Berichterstattung in der Hauptverhandlung vor dem Seeamt bezw. Oberseeamt«. — Absatz 2 und 3 werden Absatz 4 und 5. — Zu § 13: Als Satz für sich: »Der Reichscommissar darf nicht aus der Zahl der activen oder ehemals activen Marine-Officiere genommen werden«. — Zu § 22: Als Zusatz: » . . . bedienen, und sind selbst ebenso wie ihre Beistände zur Einsicht der dem Seeamte bezw. Oberseeamte vorliegenden Akten befugt«. — Zu § 24 neuer Satz 2, 3, 4: . . . . muss. 2) durch Aufnahme in das Protocoll sind festzustellen: die Aussagen der Zeugen und Sachverständigen und das Ergebniss eines Augenscheins. 3) Das Protocoll ist den Betheiligten vorzulesen oder zur Durchsicht vorzulegen. 4) In dem Protocoll ist zu bemerken, dass dies geschehen sei oder welche Einwendungen erhoben sind. Der alte Satz 2 wird Satz 5. — Zu § 27: Satz 1 ist zu streichen und hierfür zu setzen: »Gegen die Entscheidung des Seeamts (§§ 25, 26) ist das Rechtsmittel der Beschwerde an das Oberseeamt zulässig. Das Rechtsmittel steht jedem Capitän, Schiffsofficier oder Lootsen, gegen welchem in dem Spruche des Seeamts ein Verschulden festgestellt ist, und dem Reichscommissar zu.« — Satz 2 und 3 bleiben in der jetzigen Fassung stehen.

Kaiser Wilhelm-Canal.

Betriebs-Ergebnisse im Monat December 1901.

(Mitgetheilt durch Gläfcke & Hennings, Schiffsmakler, Brunsbüttelkoog—Hamburg—Holtenau.)
(Nach Ermittelungen des Kaiserl. Canalamts Kiel.)

Es passirten den Canal in beiden Richtungen:

Dampfer mit eigener Kraft do. geschleppt	975	mit 292 194	N.-R.-T.
Segler, geschleppt oder mit eigener Kraft	502	» 18 967	»
Leichterfahrzeuge	152	» 20 188	»
Zus.	1629	» 341 349	»

Von den Dampfern fuhren unter

deutscher	Flagge	740	Fahrzeuge mit 159 864	N.-R.-T,
britischer	»	24	» » 20 777	»
dänischer	»	72	» » 33 458	»
schwedischer	»	68	» » 26 173	»
norwegischer	»	22	» » 14 057	»
französischer	»	—	» » —	»
russischer incl. finn.	»	20	» » 15 926	»
div. Flaggen	»	19	» » 21 928	»

Es hatten einen Tiefgang

von weniger als 5,9 m	 1565	Schiffe
» 6 m bis 8,5 m	 20	»

Die durchschnittliche Fahrzeit betrug:

für Dampfer mit 0,1—5,4 m Tiefgang:	9	Std.	45 Min.
» » » 5,5—6,9 » »	13	»	45 »
» » » 7,0—8,5 » »	14	»	7 »
» Schleppzüge	26	»	3 »

Die Abfertigungszeit in den Endschleusen betrug:

in Brunsbüttel eingehend:	25	Min.
ausgehend:	16	»
in Holtenau eingehend:	22	»
ausgehend:	14	»

Es passirten bei electrischer Beleuchtung:

während weniger als der halben Fahrzeit.....	252 Fahrzeuge
» der halben oder eines grösseren Theiles der Fahrzeit.....	433 »

Betriebserschwerender Nebel herrschte an 14 Tagen.
» Eisbildung » » 8 »
Betriebsunterbrechende » » » 7 »
(für Holzschiffe).

Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Zur Frage des Schifferhauses in Hamburg.

Das vom Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg im April v. J. mit der Vorbereitung zum Bau eines Schifferhauses betraute Comité war am 29. Januar in der angenehmen Lage, dem Verein zu seiner Generalversammlung eine bedeutsame Ueberraschung zu bereiten. Den sehr dankenswerthen Bemühungen der Comitémitglieder ist es gelungen, namhafte Hamburger Firmen und in hervorragender Lebensstellung befindliche Personen für das Vereinsproject zu gewinnen. Bei ihrer erfolgreichen Thätigkeit benutzten die Herren des Comité's bestimmte in Form eines Aufrufs vom Vorsitzenden des Vereins zusammengestellte Angaben über den eigentlichen Zweck, über die Tendenz und die Bedeutung des Schifferhauses, eine Erklärung, die auf einer früheren Versammlung den Beifall der Mitglieder gefunden hatte. Nachstehend ihr Wortlaut, wie auch die Bekanntgabe derjenigen Firmen und Personen, die der Schifferhausfrage ein wohlwollendes Interesse entgegenbringen:

P. P.

Die Idee, eine Stätte zu schaffen, als gemeinsamen Zusammenkunftsort deutscher Schiffsführer und Schiffsofficiere, ist schon wiederholt in Hamburg aufgetaucht und ganz besonders von solchen Seeleuten angeregt und lebhaft befürwortet worden, die während ihres Aufenthaltes in Hamburg ohne familiären Anhang sind. Der Seemann hat nach beschwerlicher Reise das Bedürfniss zu gegenseitiger Aussprache und bei Niemand tritt der Hang, sich anzuschliessen und mitzutheilen, stärker als bei ihm hervor. Darnach wäre die Errichtung eines Schifferhauses, wie es in Lübeck und Bremen seit Jahrhunderten besteht, schon aus den angeführten Gründen zu empfehlen. Wohl weiss der Verein, dass die Schifferhäuser in unseren Nachbarstädten ursprünglich zum Schutz der Bremer und Lübecker Schiffer gegen Seeräuber und Caperer ins Leben gerufen wurden, aber ihm ist auch bekannt, dass diese Institute heute einen überaus segensreichen Einfluss auf den Verkehr der Schiffahrttreibenden untereinander ausüben.

Der Verein redet nun dem Plan zum Bau eines Schifferhauses nicht allein zur Pflege der Geselligkeit das Wort, sondern hauptsächlich, damit die verschiedenen hier domicilirten Schiffahrtsvereine in den Stand gesetzt werden, an einem gemeinsamen Ort ihre Sitzungen zu wissenschaftlich nautischen Zwecken abhalten zu können. Und zwar solche Vereinigungen, die ihr vornehmstes Ziel, neben der Wahrung der Standesinteressen ihrer Mitglieder, in der Förderung der deutschen Seeschiffahrt erblicken.

Wenn der Verein Deutscher Seeschiffer ausserdem im Schifferhause für seine ethnographischen, zoologischen und mineralogischen Sammlungen, sowie für die zahlreichen Modelle ältester Schiffstypen einen würdigen Aufbewahrungsort findet, dann erhält er sich und späteren Generationen manche Sehenswürdigkeit, die unter den heutigen Verhältnissen bald dem Verfall entgegengehen würde.

Noch ein weiteres Moment kommt in Betracht. Ein Gebäude, innen und aussen originell decorirt, würde der Stadt zur Zierde gereichen und die Sehenswürdigkeiten Hamburgs um eine weitere vermehren.

Um aber die Geselligkeit pflegen, die Sitzungen der Schiffahrtsvereine an einem gemeinsamen Orte abhalten und den decorativen Eindruck erzielen zu können, muss das Schifferhaus an einem Knotenpunkt des Strassenverkehrs in der Nähe des Millernthores stehen. Nur dann ist die Möglichkeit gegeben, dass jene Voraussetzungen zutreffen und alle Zwecke des Hauses erfüllt werden.

Der Verein Deutscher Seeschiffer beabsichtig demgemäss, sobald der als nothwendig erkannte Fonds zum Bau des Hauses gesichert ist, Einen Hohen Senat um Ueberlassung eines derartig gelegenen Platzes anzugehen.

Der event. Reingewinn des Unternehmens wird in erster Linie zur Verzinsung, in zweiter zur Amortisation des Grundcapitals Verwendung finden. Der etwaige Rest soll zur Bildung eines Fonds für hülfsbedürftige, vorzugsweise seefahrende Mitglieder solcher Vereine verwandt werden, die im Schifferhaus ihre Sitzungen abhalten.

Die Verwaltung des Hauses soll in den Händen des Vereins Deutscher Seeschiffer ruhen.

Das Comité des Vereins Deutscher Seeschiffer zu Hamburg zur Vorbereitung für den Bau eines Schifferhauses.

F. C. Bramslöw. C. Illingius. Eduard Lewens. Paul Opitz. J. Peters. J. A. Reineeke.

Das Vorstehende unterstützen:

Generaldirirector **Baltin.**
Blohm & Voss.
Aug. Bolten, Wm. Millers Nachf.
F. W. Dahlström.
Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft.
Deutsche Dampfschifffahrts-Ges. »Kosmos«.
Deutsche Ost-Afrika Linie.
D. Fuhrmann.
Dr. A. Kaemmerer.
A. Kirsten.
Knöhr & Burchard Nfl.
Rich. C. Krogmann.
General-Consul **Johs. Kothe.**
F. Laeisz.
Hamburg-Amerika Linie.
Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Ges.
Norddeutsche Versicherungs-Ges.
Nord-West-Deutsche Versicherungs-Gesellschaft.
Edmund J. A. Siemers.
Rob. M. Sloman jr.
Rob. M. Sloman & Co.
Commercienrath **Wm. Volckens.**
A. Woermann.
Ed. Woermann.
Woermann-Linie.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.

Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1902. No. 6. Hamburg, den 8. Februar. XXXIX. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Entscheidungen des Reichsgerichts etc. — Die Rettung des in der Südsee gestrandeten deutschen Lloyddampfers »München«. — Jahresbericht des Vereins Deutscher Seeschiffer zu Hamburg. (1901.) — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Büchersaal. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Auf dem Ausguck.

Die »Weser Ztg.« veröffentlicht aus dem am 29. Januar abgestatteten Jahresbericht des Vereins der Rheder des Unterwesergebiets einen Auszug, der u. A. für den vielumstrittenen Beschluss des Vereins zur **Rudercommandofrage** einen sehr beachtenswerthen Commentar liefert. Nach einer eingehenden Begründung für den vorjährigen Standpunkt, heisst es wörtlich:

»Der bevorstehende Vereinstag des Deutschen Nautischen Vereins wird die Angelegenheit laut seiner Tagesordnung behandeln und zunächst die Frage zu beantworten haben, ob es auf die Dauer nothwendig ist, in der deutschen Marine ein einheitliches Rudercommando zu haben. Wird diese Frage bejaht, so kann die Einheit nach Lage der Verhältnisse nur nach Maassgabe unseres Vorschlages erzielt werden. Es wird indessen zu erwägen sein, ob nicht zunächst die Uebergangszeit mit dem Commando „rechts« und »links«, die wir bis zum 1. Juli 1902 vorgesehen hatten, noch zu verlängern ist.«

Diese Erklärung begrüssen wir um so beifälliger, als durch sie von Neuem bewiesen wird, dass die Triebfeder des vorjährigen Beschlusses lediglich auf das Bestreben zurückzuführen war, ein einheitliches Rudercommando zu erhalten. Damit bestätigt sich unsere Annahme im Juli v. Js. als wir sagten: »dass jener Entschluss unter Zurückstellung eigner Wünsche von dem Gesichtspunkt aus gefasst sei, damit endlich ein einheitliches deutsches Rudercommando zu Stande komme«. — Es würde sich nun im Sinne der Bremer Anregung zunächst um die Untersuchung handeln, ob eine Nothwendigkeit für die Einführung eines einheitlichen Rudercommandos vorliegt? Ehe diese Frage zu beantworten ist, wird man gut thun, sich vorher über die Definition des Wortes »einheitlich« in vorerwähntem Zusammenhang schlüssig zu werden. Versteht man unter diesem Begriff gleichlautende oder das gleiche Princip — sinngemäss oder das Gegentheil — vertretende Worte? Wird der erste Theil der Frage bejahend beantwortet, dann kann es sich, nach Maassgabe der gegenwärtigen Sachlage, nur um die Einführung entweder des Marine- oder des »Rechts«- bezw. »Links«-Commandos für alle Schiffe unter schwarz-weiss-rother Flagge handeln. Zu diesem Project ist unser Standpunkt bekannt. Nun zur zweiten Hälfte der Frage. Soll diese bejaht werden, dann dürfen Marine- und »Rechts«- bezw. »Links«-Commando nebeneinander bestehen und zwanglos von jedem Rheder beliebig für seine Schiffe ausgewählt werden. Die natürliche Folge wäre, dass sich die Reichsregierung schon einige Wochen nach Eintritt dieses Zustandes im Interesse der öffentlichen Sicherheit zum Eingreifen gezwungen sehen würde. — Nun giebt es u. E. noch eine dritte Auslegung des Begriffs »einheitlich« im Sinne der Rudercommandofrage. Nämlich der eine Wortlaut für die Kriegs- der andere für die Handelsmarine. Jede Gegensätzlichkeit zwischen dem Rudercommando der Kriegs- und Handelsmarine wird aufhören, wenn die Kriegsmarine auf ihrem alten Standpunkt bestehen bleibt und die

Digitized by Google

Handelsmarine das bei einigen Rhedereien vorzüglich bewährte »Rechts« und »Links« einführt. Dass für die Handelsmarine zu solcher Stellungnahme nothwendige Zweckmässigkeits-Gründe vorliegen, ist den Lesern bekannt. Wir empfehlen dringend, die Rudercommandofrage von diesem Gesichtspunkt aus zu erledigen, weil selbst der Vertreter des Reichs-Marineamts auf dem letzten Nautischen Vereinstag eine Aeusserung abgab, die sich mit der obenstehenden Anregung vollständig deckt. Herr Corvettencapitän Prowe, als Commissar des Reichs-Marine-Amts, hat sich bekanntlich am 25. Februar folgendermaassen ausgelassen:

»Ich glaube aber, dass das nicht so gegensätzlich ist, wenn die Herren von der Kauffahrteimarine »Rechts« und »Links« anwenden und wir in der Kriegsmarine »Steuerbord« und »Backbord«; die Leute werden das bei uns schnell erlernen, und es werden sich keine Schwierigkeiten ergeben. Die Marine würde keine Einwendungen vorzubringen haben, wenn die ganze Kauffahrteimarine »Rechts« und »Links« anwenden wollte; wir können ihr aber wahrscheinlich nicht folgen.«

Wird diesem Fingerzeig gefolgt, dann haben wir die Rudercommandofrage im Deutschen Reich gelöst, ohne dass ein Eingriff des Reiches nöthig geworden ist.

* * *

Bei der Berathung des Etat des Reichsamts des Innern, die schon eine Zeitlang die Tagesordnung des Reichstages ziert, kommen bekanntlich alle möglichen Wünsche zur Sprache. In diesem Jahre war von besonderem Interesse eine Anregung des Abg. Cahensly (Centr.). Eines Parlamentariers, der auch bei den Berathungen über die Seemannsordnung häufig hervortrat und, abgesehen von seinem Eintreten für das Arbeitsverbot an Sonntagen, manchen socialdemokratischen Antrag durch Zusätze und Abänderungen wenigstens practisch durchführbar machte. Nachdem er zunächst den Staatssecretär des Innern gebeten hatte, für eine Ermässigung der Passagepreise III. Classe auf Auswandererschiffen einzutreten — nebenbei ein recht eigenthümliches Ansinnen — regte Herr Cahensly das **Ausschreiben einer Prämie** für ein sicheres **Mittel zur Rettung Schiffbrüchiger** an. Nun, abgesehen von der Thatsache, dass unsere grossen Rhedereien über alle Neuerungen auf dem Gebiete des Rettungswesens unterrichtet sind und aus erklärlichen Zweckmässigkeits-Gründen unterrichtet sein müssen, liegt bei dem vorgeschrittenen Stand der Technik und ihrer Nutzbarmachung ein Bedürfniss für neue Erfindungen nur d a n n vor, wenn sie epochaler Natur sind, d. h. wenn sie die Eigenschaft besitzen, ganze Schiffsbevölkerungen zugleich und für eine längere Zeit zu bergen. Soll das Reichsamt des Innern derartigen Erfindungen durch Prämienausschreibung den Boden bereiten, gut, Niemand wird etwas dagegen haben, nur mag, um vor Enttäuschungen zu warnen, doch an das Schicksal der Pollockpreisbewerber erinnert werden. Trotzdem von ungezählten Personen, Deutschen und Ausländern, einem sehr w o h l w o l l e n d e n Preisrichtercollegium hunderte der verschiedenartigsten Erfindungen eingereicht wurden, ist nur — und zwar zur Ermuthigung für eine weitere Vertiefung einer Idee — ein einziger Entwurf (für ein Floss) gekrönt worden. Bedenkt man den internationalen Character dieser Preisbewerbung, so verspricht ein gleicher durch das Reichsamt des Innern angeregter Wettbewerb, zumal er sich doch nur auf nationale Kreise beschränken dürfte, nicht allzugrossen Erfolg.

* * *

Ueber die **Kohlen-Production** sowie über die Kohlen-Einfuhr und -Ausfuhr im Deutschen Reiche im Jahre 1901 und für dieselbe Zeit über die **Kohlen-Ausfuhr** Grossbritanniens liegt uns authentisches Material vor. Darnach sind in Preussen: 100 991 411 T. und in anderen Bundesstaaten 6 833 588 T., also im Deutschen Reich 107 825 009 T. Steinkohlen gefördert worden; gegen 109 290 237 T. im Vorjahre. Von dieser Gesammtproductionsmasse gingen 15 266 267 T. (gegen 15 275 805 T. im Vorjahre) ins Ausland. Unser stärkster Abnehmer war mit 5 671 113 T. (6 004 060 T. im Vorjahre) Oesterreich-Ungarn, dann folgen die Niederlande mit 4 025 631 (3 681 512), Belgien mit 1 761 794 (1 619 176), die Schweiz mit 1 028 599 (1 145 419), Russland mit 838 950 (844 455 T.) etc.; den geringsten Kohlenbedarf hatte im letzten Jahre Kiautschou mit nur 4998 T., während im Jahre 1900 noch 53 325 T. dorthin verschifft wurden. Ein Beweis, dass unser ostasiatisches Kreuzergeschwader mit ausländischen Steinkohlen versehen wird. Während somit die letztjährige Ausfuhr nur ca. 8000 T. geringer als die vorjährige war, hat die Kohleneinfuhr im letzten Jahre um mehr als eine Million Tons abgenommen, nämlich von 7 384 049 T. in 1900 auf 6 297 389 T. im letzten Jahre. Dass unser langjähriger Lieferant »Old England« bei dieser Million Minderabnahme allein mit ca. 800 000 T. betheiligt war, darf als Erfolg derjenigen nationalen Kreise aufgefasst werden, die bemüht sind, unser Vaterland auch im Kohlenverbrauch immer mehr vom Auslande unabhängig zu machen. Bei der ungeheuren Kohlenproduction der Ver. Staaten, welche die englische an Umfang schon überflügelt hat, ist es von Interesse zu erfahren, dass wir im Jahre 1901 nur 5694 T. Steinkohlen von dort bezogen haben. Der Kohlenpreis, gemeint sind Grosshandelspreise, hat, soweit Hamburg in Betracht kommt, während der Monate Juni bis November nicht fluctuirt. Rheinisch-Westphälische Fettkohlen wurden bezahlt mit Mk. 11,50

(1000 kg) für Fördergruskohlen und Mk. 17,50 für Stückkohlen; Grossbritannische Mk. 50,50, 46,00 bezw. 31,50—31,70 für West Hartley-Steamkohlen (grobe, ungesiebte, small) (40 hl). Der Kohlenpreis im December hat in deutschen Kohlen eine Steigerung auf Mk. 12,00 bezw. 19,00 und in Hartley-Steamkohlen auf Mk. 50,75 bezw. 47,00 und 32,10 erfahren. Ueber die gesammte Kohlenproduction von Grossbritannien liegen amtliche Mittheilungen noch nicht vor, wohl aber, wie schon eingangs erwähnt, über die Kohlenausfuhr; sowohl unter Angabe der Ausfuhrhäfen wie der Bestimmungsländer. Unter den Ausfuhrhäfen steht Cardiff mit 13 537 272 T. (gegen 13 461 027 im Vorjahre) unbestritten an erster Stelle. Dann folgen Newcastle mit 7 036 553 (4 113 533 *) Blyth mit 2 590 4183 (2 684 500), Newport mit 2 613 179 (2 779 013), Sunderland mit 1 894 752 (1 940 882), Hull mit 1 424 158 (1 870 072) etc. Der grösste Kohlenabnehmer Grossbritanniens war wie im Vorjahre auch 1901 Frankreich mit 6 993 387 (8 365 030), hierauf Italien mit 4 535 846 (5 336 137), dann Deutschland mit den schon angeführten Zahlen, ferner Russland mit 2 884 201 (3 229 294). Schweden mit 2 435 645 (3 018 458) etc. Im Ganzen war die Kohlen-Ausfuhr aus Grossbritannien mit 38 619 856 T. um 2 331 676 T. oder 5,1 pCt. an Menge und mit 30 336 582 £ um 3 283 274 £ oder 21,5 pCt. an Werth geringer als im Jahre 1900. Im Vergleich zum Jahre 1899 zeigt allerdings die Ausfuhr des Jahres 1901 noch eine Zunahme, der Menge nach um 655 148 T. und dem Werthe nach sogar um 7 243 332 £. Ausser den oben angegebenen Mengen gelangten im Jahre 1901 an Bunkerkohlen auf den den Verkehr mit dem Auslande vermittelnden Schiffen 13 586 833 T. Kohlen zur Verladung gegen 11 752 316 T. im Jahre 1900.

* * *

Einen ausgezeichneten und in weitesten Schifffahrtskreisen beachteten Vortrag mit dem Titel »The Tonnage Statistics of the Decade 1891—1900«, hielt am 21. Januar Sir John Glover vor einem sachverständigen Auditorium in London. Der Vortragende — wir werden später näher darauf eingehen — verfolgte augenscheinlich die Absicht, in der breiten Oeffentlichkeit einmal die ungeheure Bedeutung **des englischen Seeverkehrs** und die ungebrochene Stärke seiner Vermittler klar zu stellen. Jede seiner Behauptungen konnte er durch Zahlenmaterial beweisen und so eine ununterbrochene Steigerung und Entwickelung des englischen Verkehrs nachweisen. Wenn hier dieses Moment besonders hervorgehoben wird, so geschieht es, um wieder daran zu erinnern, dass eine Vorbereitung auf die Erbschaft der englischen Sonne noch sehr verfrüht ist. Unseren seemännischen Lesern gegenüber mögen solche Worte unnöthig sein, sie kennen die Bedeutung der englischen Flagge im Weltverkehr, aber wir haben im lieben Vaterland eine mächtige Meinungsfabrik, unbedenklich in der Wahl ihrer Mittel, wenn es gilt englische Einrichtungen und Zustände lächerlich zu machen und in ihrem Werth herabzusetzen. Weil einem verbreiteten Leserkreis immer und immer wieder der Bankerott der englischen Herrschaft in nahe Aussicht gestellt wird, hört man nicht selten von ernsten und sonst sehr urtheilsfähigen Personen über England Ansichten aussprechen, die sofort vermuthen lassen, woher die Kenntniss geschöpft ist.

Hiermit soll gewiss nicht gesagt sein, dass die englische Seeherrschaft noch so unumschränkt gebietend dasteht, wie vor einigen Jahrzehnten. Die deutsche Concurrenz hat schon manches Glied aus der früher geschlossenen Kette von geschäftlichen Verbindungen des englischen Mutterlandes mit dem Ausland herausgerissen. Und wir sind desshalb auch der Ansicht, dass dem Engländer seine souveräne, zuweilen sogar verletzende Gleichgiltigkeit in geschäftlichen Sachen mehr schadet als die ganzen Misserfolge des südafrikanischen Krieges. Wie häufig wird in den Berichten der britischen Consuln diese Erscheinung beleuchtet und zahlenmässig der Schaden nachgewiesen, der dem britischen Seeverkehr schon aus diesem »Nationalcharacter« erwachsen ist.

Wir wollen nun einige Stellen aus dem Vortrag wiedergeben, den Sir John Glover in der Königl. Statistischen Gesellschaft gehalten hat und der in der »Shipping Gazette« abgedruckt ist:

> Der Gesammttonnengehalt aller britischen Schiffe, die im Jahre 1850 in den Häfen des Ver. Königreiches anliefen und Ladungen von oder nach fremden Häfen brachten, betrug damals 8 Mill. T., diese Zahl war 1860 auf 12 Mill. T. gestiegen. 1870 auf 22 Mill., 1880 auf 36 Mill., 1890 auf 46 Mill. und 1900 auf über 52 Mill. T. Noch bemerkenswerther ist die Zunahme des Tonnengehalts fremder Schiffe, die in den Häfen des Ver. Königreichs während dieser Zeit anlegten und entweder Ladung löschten oder einnahmen. Im Jahre 1850 betrug diese Zahl 4,000,000 T., 1860 8,750,000 T. 1890 waren es 16,500,000 und 1900 27,500,000 T. Trotzdem der Verkehr fremder Schiffe in britischen Häfen so sehr zugenommen habe, gehe aus den Zahlen deutlich hervor, dass auch die britische Schiffahrt ihre Stellung wohl zu wahren wusste, und das sei der beste Beweis für die Kraft, die in ihr lebe. Andererseits sei diese Zunahme des fremden Tonnengehalts ein erfreuliches Zeichen dafür, dass, wenn auch in manchen von diesen fremden Staaten heutzutage ein antienglisches Gefühl vorherrsche, diese die Handelsbeziehungen bisher noch nicht ungünstig beeinflusst habe. Deutschland besorge jetzt den Transport seiner Waare über See zum grossen Theil selbst, der Procentsatz des von fremden Schiffen besorgten Transports sei in den letzten 20 Jahren von 62,4 auf 52,5 Procent gefallen. Andererseits seien aber Holland und Belgien beide in Bezug auf ihre Handelsflotte sehr

*) Dieser auffallende Unterschied ist darauf zurückzuführen, dass South Shields im vorigen Jahre mit 3 189 857 T. gegen nur 233 136 T. in diesem Jahre figurirt.

zurückgegangen und der überseeische Handel beider Länder werde jetzt zum grossen Theil von britischen Schiffen besorgt, jedenfalls könnten alle anderen Flaggen zusammen nicht die britische aufwiegen. In französischen Häfen sei die britische Flagge um ein halb Mal mehr vertreten, als alle anderen Flaggen zusammengenommen, und der Tonnengehalt der französischen Schiffe erreichte ebenfalls nicht den der britischen, die in französischen Häfen anlegten. Die gewaltige Zunahme des Verkehrs in amerikanischen Häfen sei auch zum grossen Theil auf englische Rechnung zu schreiben, denn die Zunahme des Tonnengehalts der amerikanischen Schiffe sei in der letzten Zeit kaum gewachsen.

Diese allgemein gehaltenen Ausführungen werden durch folgendes Zahlenmaterial schärfer präcisirt. Nach den uns zur Verfügung stehenden Angaben wurde der britische Seeverkehr im Jahre 1899 durch folgende Flaggen in nachstehender Höhe (procentual ausgedrückt) vermittelt: Britische 67,24, deutsche 5,29, schwedische 3,42, niederländische 3,0, französische 2,59, spanische 2,0. belgische 1,5, italienische 1,1, russische 0,9, nordamerikanische 0,6, österreichische 0,4 etc. Dagegen zeigt der Antheil der britischen Flagge am Seeverkehr der aufgezählten Länder folgendes Bild: Ver. Staaten 56,2, Frankreich 43,2, Deutschland 25,0, Spanien 46,5, Italien 38,6, Russland 36,5, Niederlande 44,8, Portugal 53,5, Belgien 49,5, Japan 34,2, Schweden 12,3, Norwegen 11,9, Dänemark 15,7 und Oesterreich 2,03. Diese Zahlen beziehen sich auf das Jahr 1899, für das uns ausführliche Betrachtungen vorliegen.

* * *

Nach einer Mittheilung des »Scientific American« war die **Schiffbauindustrie** an der **Pacificküste der Vereinigten Staaten** von Amerika in der dreijährigen Periode von 1898 bis 1900 ausserordentlich gut beschäftigt. In der genannten Zeit wurden 74 Schiffe gebaut mit einem Gesammtraumgehalt von 37 910 R.-T. Die für die Regierung gebauten Schiffe sind in diesen Ziffern nicht enthalten. Unter den hergestellten Fahrzeugen befanden sich 45 Schooner mit 14 229, 5 kleine Barken mit 4597 und 23 Dampfboote mit 18 542 R.-T. Der grösste Schooner wies einen Raumgehalt von 985 und der grösste Dampfer einen solchen von 4597 R.-T. auf. Von den Dampfern waren drei mit zusammen 7298 T. Tragfähigkeit aus Eisen, die übrigen aus Holz gebaut. Die grössere Zahl sowohl der eisernen als der hölzernen Schiffe lieferten die Werften in San Francisco, im übrigen waren fast alle Häfen der Küste an den Lieferungen betheiligt. Die Aussichten für eine weitere Entwickelung des Schiffbaues werden für günstig gehalten, und alle bestehenden Werften sind derart eingerichtet, dass ihre Leistungsfähigkeit im Falle des Bedarfs leicht verdoppelt werden kann.

* * *

Nach einer Aufstellung des amerikanischen Einwanderer-Commissars Mr. C. Moore betrug die Anzahl der im **Jahre 1901 in New-York** seewärts **angekommenen Passagiere** 667 011; davon 128 143 Cajüts- und 438 869 Zwischendecks-Passagiere. Im Vorjahre lauteten die correspondirenden Zahlen 137 852 bezw. 403 491. An der Beförderung der vorjährigen Passagiere waren die nachbenannten Rhedereien nach »Mon. Mar.« in folgender Höhe betheiligt:

	Kajüte	Zwischendeck
Norddeutscher Lloyd	22.960	101.394
Hamburg-Amerika-Linie	20.977	78.560
White Star Line	18.167	30.483
Cunard Line	17.783	19.943
American Line	12.110	12.511
Anchor Line	7.647	22.888
Compagnie Générale Transatlantique	7.279	35.961
Red Star Line	6.241	32.793
Holland-Amerika Linie	5.595	25.966
Atlantic-Transport Line	4.194	25.865
Allan-State Line	2.386	1.114
Det Forenede Dampskibsselskab	947	4.408
Societa Italiana	538	24.690
La Veloce	493	13.505
Prince Line	158	12.445
Empreza (Lissabon)	106	1.814
Portugueze (Oporto)	104	2.601
Compania Transatlantica (Spanien)	53	1.751
Compagnie Cyp Fabre	33	14.165

Man wird diesem Material, da es vom Einwanderungs-Commissar selbst stammt, den Vorzug vor einer auf denselben Gegenstand bezüglichen Zusammenstellung geben müssen, die in der englischen Presse veröffentlicht ist. Danach sollen die Hamburg-Amerika Linie 20 524 und der Norddeutsche Lloyd gar nur 20 403 Cajütspassagiere nach New York befördert haben. Merkwürdigerweise stimmen aber die Angaben der englischen »Syren and Shipping« mit denen des eingangs citirten französischen Blattes überein, soweit es sich um die Betheiligung der White Star-, Cunard- und American-Line am New-Yorker Passagier-Verkehr handelt.

* * *

Nach einer Bekanntmachung des **amerikanischen** Generalpostmeisters sind für **Beförderung** der amerikanischen **Ueberseepost** folgende Beträge an die nachstehenden Betheiligten entrichtet worden; Norddeutscher Lloyd 80 141 $, Hamburg-Amerika-Linie 52 750, Internationale Navigation Company 528 537, Cunard Linie 213 772, White Star Line 91 591, Compagnie Générale Transatlantique 24 842 $.

Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschifffahrt.

Mitgetheilt vom Reichsgerichtsrath Dr. Sievers.

4) Haftung des Schleppers für Collisionsschäden, die das geschleppte Fahrzeug verursacht hat.

Am 12. Mai 1900 sind ein Kohlendampfer und eine Bark auf der Elbe unweit der St. Pauli-Landungsbrücke zusammengestossen. Der Kohlendampfer kam von See und führte gerade ein Wendemanöver aus, um an seinem Löschplatze vor Anker zu gehen, als die Bark im Tau eines Schleppers vom Kirchenpauerhafen kommend elbabwärts fuhr. Der Schleppzug hätte seinen Curs beibehalten müssen, bog aber dergestalt nach rechts ab, dass der Schlepper selbst zwar eben noch von dem Kohlendampfer frei kam, die Bark aber, obwohl sie das Ruder ebenfalls hart Backbord gelegt hatte, in den Kohlendampfer hineinrannte. Die Bewegungen des Schleppzuges wurden ausgeführt auf Befehl des Lootsen, der an Bord der Bark in Gemeinschaft mit deren Capitän das Commando führte. Dass diesen Lootsen die Schuld an dem Zusammenstosse traf, war beim Reichsgerichte nicht mehr streitig. Streitig war nur, ob sich der Kohlendampfer wegen Ersatz des ihm zugefügten Schadens lediglich an den Rheder der Bark oder auch an den Eigenthümer des Schleppers halten könne. Dieser berief sich zu seiner Befreiung auf § 4 Abs. 3 des Binnenschiffahrtsgesetzes:

> »Sind mehrere Schiffe in einem Schleppzuge vereinigt, so erstreckt sich die Haftung nur auf dasjenige Schiff, welches den Schaden verursacht hat und auf die Fracht dieses Schiffes«.

Aehnlich wie in dem in der »Hansa«, Jahrg. 37, S. 243 mitgetheilten etwas anders liegenden Falle hat das Reichsgericht auch jetzt in Uebereinstimmung mit dem hanseatischen Oberlandesgerichte die Haftung des Schleppers bejaht.

Die Bedeutung der angezogenen Gesetzesbestimmung besteht nicht darin, dass für den Schaden aus einem Zusammenstosse stets nur das Schiff, das thatsächlich mit dem beschädigten zusammenstösst, solle in Anspruch genommen werden können. Vielmehr ist die Haftung im Gesetze so geordnet, dass jeder Eigner den Schaden zu vertreten hat, den eine zur Besatzung seines Schiffes gehörige Person durch ihr Verschulden herbeigeführt hat. Demnach kommt es darauf an, ob die Person, auf deren Verschulden der Schade zurückgeführt werden muss, zu der Besatzung desjenigen Schiffes zu rechnen ist, dessen Eigner in Anspruch genommen wird. Zur Schiffsbesatzung gehören nach § 3, Abs. 2, B.-Sch.-Ges. der Schiffer, die Schiffsmannschaft und alle übrigen auf dem Schiffe angestellten Personen. Hierbei ist allerdings zunächst an Personen gedacht, die dauernd auf dem Schiffe angestellt sind; eingeschlossen sind aber auch solche Personen, die im Dienste des Rheders zu Schiffszwecken thätig sind. Bei einem Schleppzuge darf nicht davon ausgegangen werden, dass die Besatzung aller zu dem Schleppzuge gehörigen Schiffe als Besatzung des Schleppzuges, d. h. sämmtlicher zu ihm verbundener Schiffe, oder die Besatzung des einen stets auch als zugleich die eines anderen zu betrachten sei. Es kann vielmehr die Besatzung des einen Schiffes immer nur dann und insoweit zugleich als die eines anderen angesehen werden, wenn sie eine Dienstverrichtung ausführt, die dem anderen Schiffe dient oder für dieses Geltung hat.

Danach ist keineswegs der Schade, der dadurch verursacht wird, dass das geschleppte Schiff, und nur dieses, mit einem fremden zusammenstösst, stets auch von dem Eigenthümer des Schleppers zu verantworten, und zwar auch dann nicht, wenn das Commando auf dem geschleppten Schiffe geführt wird. Ereignet sich der Zusammenstoss in Folge eines eigenen Manövers oder einer eigenen Unachtsamkeit des geschleppten Schiffes und zwar so, dass die Ursache des Zusammenstossens mit der Bewegung des Schleppers nichts zu thun hat und von dessen Dienstverrichtung unabhängig ist, so haftet das geschleppte Schiff allein. Der Schlepper bleibt ausser Betracht, denn es fehlt ein Rechtsgrund, um seinen Eigenthümer verantwortlich zu machen.

Anders liegt dagegen die Sache, wenn zwar nur das geschleppte Schiff mit einem andern zusammenstösst, der Zusammenstoss aber die Folge seiner Vorwärtsbewegung auf einem Curse ist, den es einhielt, weil es seinem Schlepper folgt und folgen muss. In solchem Falle wird der Zusammenstoss verursacht durch die Steuerung des Schleppers und dieser haftet deshalb auch, wenn die Steuerung einer Person seiner Besatzung zum Verschulden anzurechnen ist. Dies ist aber nicht schon dann zu verneinen, wenn die Leute an Bord des Schleppers nur einem ihnen ertheilten Befehle gehorchen, sodass diese Personen kein Vorwurf trifft. Ein Verschulden der Besatzung des Schleppers liegt vielmehr stets vor, wenn der Befehl unrichtig war, und zwar unter dieser Voraussetzung auch dann, wenn er von einer nicht an Bord des Schleppers befindlichen, aber zum Commando berufenen Person ertheilt wurde, da diese, wenn und weil sie auf dem Schlepper zu befehlen hatte, dessen Besatzung zuzurechnen ist.

Urtheil des I. Civ.-Sen. v. 11. Dec. in Sachen Schrader & Wrede contra Robertson. Rep. I. 267/01.

Die Rettung des in der Südsee gestrandeten deutschen Lloyddampfers „München“,

Von Jachmann, Corvettencapitän a. D., Berlin.

Am 3. Februar d. J. strandete auf einem Corallenriff vor der Hafeneinfahrt von Yap in der Südsee, fern von allem Verkehr und den Centren desselben, der Dampfer des Norddeutschen Lloyd »München«. Das Wiederflottmachen desselben, die Wiederherstellung seiner Schwimmfähigkeit und die Ueberführung des schwer beschädigten Schiffes von Yap nach Hongkong — eine Entfernung von 1600 Seemeilen — ist ein so glänzendes Zeugniss für die Umsicht, seemännische Tüchtigkeit, den heroischen Muth und die Pflichttreue unserer deutschen Seeleute und Maschinisten, dass es wohl angezeigt sein dürfte, auf einen Bericht näher einzugehen, welcher im Decemberheft der »Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie der deutschen Seewarte« über dieses erwähnenswerthe Ereigniss veröffentlicht worden ist. Wäre ein ausländischer Dampfer, ein englischer, französischer oder italienischer von demselben Unfall betroffen worden und hätte in gleicher Weise sich aus der höchst gefährlichen Lage befreit, so hätten alle Blätter spaltenlange Berichte über den Heldenmuth, die Umsicht und die Tüchtigkeit des Personals gebracht und wären des Lobes voll gewesen, die deutsche Presse ist befremdend kühl geblieben und hat den Unfall, welcher sich weitab von den Centren des Weltverkehrs und ihrer Cultur zugetragen hat, nur mit einigen dürren Worten erwähnt. —

Um 5 Uhr Morgens des 3. Februar wurde die Insel Yap in NNO. von dem Dampfer »München« gesichtet. Nachdem zwei Lootsen an Bord gekommen waren, wurde unter ihrer Anweisung langsam der Hafeneinfahrt zugesteuert, das Wetter war etwas böig. Als sich der Dampfer in der Einfahrt befand, wurde er durch eine stürmische Böe aus NO stark nach Backbord abgetrieben. Um nun von dem südwestlich von der Einfahrt liegenden Riff frei zu kommen, wurde die Maschine auf »ganze Fahrt voraus« gestellt, aber unmittelbar darauf stiess das Schiff auf und sass mittschiffs auf dem Corallenriff. Sofort wurden alle Schotten geschlossen und zuerst mit Volldampf zurück, dann, als dies ohne Erfolg blieb, mit aller Kraft voraus gegangen, aber ebenfalls mit keinem Resultat. »München« hatte vor dem Festkommen einen Tiefgang von hinten 6.0 m, vorn 6,2 m, die Lothungen ergaben an der Backbordseite vorn 9 m, mittschiffs 6 m, hinten 8 m, vor dem Vorsteven war tiefes Wasser. Das Vorderschiff stiess fortwährend heftig auf und wurde durch die schweren Seen allmählich um 5 Strich nach Steuerbord herumgeworfen. Um nicht weiter auf das Riff zu kommen, wurde, da ein weiteres Manövriren mit der Maschine zwecklos erschien, der Steuerbord-Anker fallen gelassen und ein Warpanker nach Steuerbord voraus ausgebracht. Schon $^{3}/_{4}$ Stunde nach Auflaufen waren im ersten Laderaume fast 2 m Wasser, um $10^{1}/_{2}{}^{h}$ Vormittags fingen die Maschinen und Kesselräume an voll zu laufen und mussten um $11^{1}/_{2}{}^{h}$ verlassen werden. Unter heftigem Stossen des Schiffes begannen dann auch die beiden hinteren Ladungsräume voll zu laufen. So mussten wegen der Grösse des Lecks die Abbringungsversuche aufgegeben werden, weil das Schiff, wenn es in tieferes Wasser gekommen wäre, sofort gesunken wäre. Es wurden daher die Passagiere, die Post und Kontanten sowie das Gepäck und ein Theil der Mannschaften mit den Schiffs- und Landbooten an Land gebracht.

Die Strandung war in erster Linie wohl dem starken südwestlichen Küstenstrom zuzuschreiben, mit welchem die Lootsen nicht genügend gerechnet hatten, und der stürmischen Böe, welche grade einfiel, als das Schiff sich in der nur 160 m breiten Einfahrt befand. Es ist aber sehr bedauerlich, dass die in Yap einlaufenden Postdampfer noch immer auf die ungenaue englische Seekarte (Hafen von Tomil, engl. Admiralitäts-karte No. 1485) angewiesen sind, in der sich verschiedene Fehler befinden. Namentlich erstreckt sich die südwestlich von der Hafeneinfahrt liegende Korallenbank weiter nach OSO als die Karte angiebt, und die hier verzeichneten Tiefen von 12 und 22 m sind nicht vorhanden. Da die Korallen und der Sand auf der Westbank dunkel sind, so macht sich jene Bank dem Ausguckposten nicht bemerkbar, und da sich nach längerem Regenwetter das Wasser in der Einfahrt leicht trübt, so ist selbst bei günstiger Beleuchtung der Grund nicht zu erkennen. Eine genaue Karte von Yap und eine Bezeichnung des Fahrwassers durch Einseglungstonnen und Bojen ist daher dringend nothwendig. —

Am 4. Februar drehte der Wind nach SW und eine hohe Dünung aus NO kam auf, so dass das Schiff fortwährend heftig stiess. Es war daher und auch wegen der Seen, welche das Schiff von Steuerbord überspülten, nicht möglich Ladung zu löschen. Da der Aufenthalt der ganzen Besatzung — 105 Mann — an Bord nicht mehr sicher schien, wurde der grösste Theil derselben an Land untergebracht und nur eine Wache an Bord zurückgelassen. Als das Wetter sich nach einigen Tagen gebessert hatte, wurde das Schiff von zwei eingeborenen Tauchern untersucht und Folgendes festgestellt: Das Vorderschiff bis zur Hinterkante der Back war unbeschädigt, von der Back bis zur Hinterkante des Promenadendecks sass das Schiff auf Korallensteinen, welche an mehreren Stellen durch die Schiffswand hindurchgedrungen waren, so dass der Kiel nicht zu sehen war. Hinter dem Promenadendeck lag das Schiff frei, und konnte man auf eine lange Strecke unter dem Kiel hindurchsehen. Vor dem Hinterdeck sass das Schiff wieder auf einem grossen Korallenstein, über dem der Kiel verbogen war, ob er gebrochen war, konnte nicht ermittelt werden. Der Achtersteven, das Ruder und ein Ruderflügel stockten im Sande.

Am 15. Februar hatte der Lloyd-Inspector Meissel in Hongkong die Nachricht von der Strandung der »München« erhalten. Wenn es auch zuerst nach den Berichten aussichtslos schien, den Dampfer wieder abzubringen, so änderte die Direction des Lloyd doch später ihre Ansicht, dass das Flottmachen zwar sehr schwer, aber doch nicht unmöglich wäre, wenn es gelänge, einige Abtheilungen zu dichten und das eingedrungene Wasser durch Centrifugalpumpen zu lenzen, nachdem die Ladung gelöscht war. Inspector Meissel wurde von der Direction des Lloyd mit den Abbringungsarbeiten beauftragt. Die »Hongkong und Wampoa Dock-Gesellschaft« stellte leihweise vier Centrifugalpumpen mit den zugehörigen Kesseln zur Verfügung, mit welchen man 1400 Tonnen Wasser in der Stunde lenzen zu können hoffte. Diese, sowie das nöthige Dichtungsmaterial, wie eiserne Platten, Gummiplatten, Segeltuch, Schraubbolzen usw. wurden auf dem Dampfer »Wongkoi« verladen. Ferner wurden zwei Taucher von Hongkong mitgenommen, und die deutschen Kriegsschiffe »Hertha« und »Hansa« stellten je einen Taucher mit den nothwendigen Taucherapparaten und Zubehör zur Verfügung. Zugleich wurde der Chef des Kreuzergeschwaders, Viceadmiral Bendemann, um Entsendung des kleinen Kreuzers »Seeadler« nach der Unfallstelle gebeten, um von diesem Arbeitskräfte und Boote zu erhalten. Am 28. Februar ging der »Wongkoi« von Hongkong in See und traf nach einer stürmischen Ueberfahrt am 9. März in Yap ein. Die Lage der »München« schien sich in den letzten vier Wochen wenig geändert zu haben, es wurden Bergungsarbeiten vorgenommen und alle erreichbaren Sachen geborgen. Man versuchte den oberen Hülfskessel wieder in Betrieb zu setzen, um das Dampfspill brauchen zu können. Die Taucher dichteten die Unterwasserlecke im Vorderschiff sowie alle nach See führenden Oeffnungen und zerbrochenen Seitenfenster ab. Am 27. März, Morgens, traten die Pumpen in Thätigkeit, alle vorhandenen Schleusen wurden geöffnet, damit die einzelnen Räume mit einander communiciren konnten.

Das Wasser nahm in den drei Laderäumen bis auf 8 Fuss ab, in den Bunkern, dem Kessel- und Maschinenraum jedoch und und im vierten Bunkerraum blieb es auf ca. 16 Fuss stehen. Alle Versuche, das Schiff in tieferes Wasser zu bringen, blieben erfolglos. Die Lenzversuche hatten ergeben, dass die drei Pumpen das Wasser im Schiff bewältigen konnten, so lange sie tadellos arbeiteten, setzte jedoch eine der Pumpen aus, so nahm der Wasserstand wieder zu. Da man mit dem Versagen der zehnzölligen Pumpe rechnen musste, welches den Verlust des Schiffes herbeiführen konnte, wenn es gelang, das Schiff vom Riff abzubringen und in den Hafen zu bringen, so wurde beschlossen, von Hongkong bessere Pumpen und zum Betrieb derselben beste englische Kohlen sowie noch Werkzeuge, Wassertanks, Laschungen für den gebrochenen Achtersteven und sonstiges Material zu beschaffen. Die Zeit bis zur Rückkehr des Dampfers wurde dazu benutzt, die Pumpen nachzusehen, die Kessel zu reinigen, den Frischwasservorrath zu ergänzen und das Hinterschiff durch Bergung aller beweglichen Gegenstände zu erleichtern, Weitere Pump- und Abbringungsversuche wurden nicht mehr gemacht. Jedoch hatten die Taucher aus dem vierten Laderaum 120 Tonnen Steinballast gelöscht.

Inspector Meissel kam mit dem Dampfer »Wongkoi« am 11. April wieder in Hongkong an. Da auf die Hülfeleistung des kleinen Kreuzers »Cormoran« nicht mehr gerechnet werden konnte, wurde dem in Labuan eintreffenden Dampfer »Natuna« des Norddeutschen Lloyd der Auftrag ertheilt, soviel Kohlen als er fassen konnte, einzunehmen, um so schnell wie möglich nach Yap zur Hülfeleistung abzugehen. Nachdem der »Wongkoi« am 22. April wieder nach der Strandungsstelle zurückgekehrt war, wurden am folgenden Tage die Pumpen auf die »München« gebracht und aufgestellt. Ferner nahm die »München« alles zu den Bergungsarbeiten nothwendige Inventar sowie 100 Tonnen bester Cardiff-Kohlen zum Heizen der Kessel für die Pumpen über. Ein Obermaschinist und 40 Mann — Heizer und technisches Personal — waren ebenfalls mit dem »Wongkoi« angekommen. Die Pumpen waren eine 12zöllige und eine 9zöllige Centrifugalpumpe. Wo bei diesen Pumpen keine passenden Rohrlängen für Saug- und Druckleitung vorhanden waren, wurden solche aus Holz gefertigt, dann wurde die Dampfleitung der Pumpen gelegt und mit dem Hülfskessel verbunden. Am 27. April waren alle Arbeiten beendet. Die Kessel wurden angeheizt, in Betrieb gesetzt und die Pumpen probirt, sie arbeiteten zur vollen Zufriedenheit. Am Tage vorher war auch die »Natuna« in Yap angekommen, dieselbe nahm zuerst 100 Tonnen Bunkerkohlen und 23 Tonnen Wasser vom »Wongkoi« über und machte sich dann fertig zum Schleppen.

Am 28. April, Morgens 4 h wurde mit dem Lenzen der »München« begonnen. Die Pumpen arbeiteten gut und konnten bis gegen 3 Uhr Nachmittags die Laderäume bis auf etwa 6 Fuss lenzen. Im Bunkerraum, Kessel- und Maschinenraum hielt sich jedoch der Wasserstand beständig auf 14 Fuss, das Hauptdeck musste sich daher in einem dieser drei Räume befinden. Zwei an demselben Tage von der »Natuna« gemachten Abschleppversuche führten zu keinem Resultat, da »Natuna« selbst dem Riff gefährlich nahe kam und eiligst die Schlepptrosse kappen musste, um frei zu kommen. Da das Hochwasser an diesem Tage unerwartet niedrig blieb, so wurden weitere Abschleppversuche vorerst aufgegeben und bis zur nächsten Springfluth am 3. Mai gewartet. Da alle Stahltrossen nicht gehalten hatten, wurde ein Buganker nebst Kette nach der an der Ostseite der Einfahrt liegenden Duero-Bank ausgebracht. Da diese ca. 200 m abhng und stellenweise Wassertiefen von 40 m dazwischen lagen, konnte die schwere Bugankerkette nur mittelst Schwimmern, welche aus je 35—40 Bambusstangen hergestellt waren, herübergebracht werden. Der Buganker selbst wurde am 30. April durch zwei Schiffsboote auf der Duero-Bank ausgelegt, etwa 1 Strich an Steuerbord vom Vorsteven der »München« und die erste Kettenlänge von 15 Faden oder 30 m Länge auf einem aus Balken und Korkbojen hergestellten Floss herübergebracht. Diese Kettenlänge wurde dann in den Ankorring eingeschäkelt und die übrigen Kettenlängen der Bugankerkette in diese eingeschäkelt. Durch diese Kette war nun der Hafeneingang gesperrt. Am 2. Mai 4 h Morgens wurde mit dem Auspumpen begonnen, und die Pumpen arbeiteten vorzüglich, der erste und zweite Laderaum wurden bis auf 5 Fuss gelenzt. Da jedoch das Wasser aus dem Bunker- und Kesselraum nicht rasch genug in den zweiten Raum nachfliessen konnte, musste die wasserdichte Thür zwischen dem Bunkerraum und dem zweiten Laderaum geöffnet werden, was nach längeren Versuchen und Arbeiten gelang. Nunmehr fiel das Wasser sowohl im Bunker- als dem Kessel- und Maschinenraum gleichmässig schnell, und da alle andern wasserdichten Thüren geschlossen waren, war anzunehmen, dass das Schott zwischen Bunker- und Heizraum sehr stark beschädigt sein musste. Das Wasser nahm nun in allen Räumen gleichmässig ab. In Folge der Dünung begann das Schiff zu rollen und zu stossen und Schmutz aus den Laderäumen sowie mitgerissenen Kohlen mussten öfters durch Taucher von den Saugern der Pumpen entfernt werden. Nachdie Pumpen etwa 50 000 Tonnen Wasser bewältigt hatten, waren am 3. Mai, Morgens, die beiden vorderen Räume bis auf 5 Fuss gelenzt. Hierbei hatte das Schiff etwa 12° bis 14° Schlagseite nach Steuerbord. Jetzt wurde das Arbeiten mit den Pumpen etwas reducirt und der Dampf im Hülfskessel auf die höchste Spannung gebracht, um das Gangspill gebrauchen zu können. Um 5½ h Morgens dampfte die »Natuna« aus dem Hafen zur Strandungsstelle, die quer über das Fahrwasser gespannte Ankerkette wurde dazu gefiert und die »Natuna« lief dicht vor dem Bug der »München« vorüber, um vor dem Steuerbord-Bug derselben die Schlepptrosse überzunehmen. »Natuna« ging allmälich auf »volle Kraft« und »München« hievte gleichzeitig die Kette ein. Unter fortwährendem Abhieven bewegte sich die »München« nach einigen Minuten und war um 6½ h Morgens los. Jetzt wurde sofort gestoppt und die verschiedenen Ketten wurden geschlippt. Nach dem Abkommen war der Tiefgang der »München« vorn 22′ 6″ (7.9 m), hinten 25′ 0″ (7.84 m). »Natuna« schleppte nun seewärts, drehte dann nach Steuerbord herum, wartete draussen auf niedriges Wasser, um bei etwaigem Wiederfestkommen der »München« günstigere Aussicht für das Abbringen zu haben und schleppte dann der Hafeneinfahrt zu. Während des Schleppens wurde mit Taljen gesteuert, Hand- und Dampfräder waren nicht gebrauchsfähig, auch konnte das Ruder wegen des gebrochenen Ruderstevens nur 15° nach jeder Seite gelegt werden. Beim Einlaufen in die Hafeneinfahrt musste sehr dicht an die Duero-Bank entlang gehalten werden, damit die »München« durch Dünung und Strom nicht wieder auf dieselbe Strandungsstelle getrieben wurde. Aber obgleich »Natuna« auf nur 4 m Abstand vom Ostriff entlang schleppte, konnte sich »München« nicht von dem Westriff freihalten, sondern kam mit dem Bug auf demselben wieder fest. Für die nur 160 m breite Einfahrt war sie mit ihrer Länge von von 119 m zu lang und zu wenig steuerfähig, um die scharfe Cursänderung von 45° (4 Strich) machen zu können.

Nach dem Festkommen wurden am Vordersteven 3 m, am Ende der Back 5.7 m gelothet, von da an war das Schiff frei, mitschiffs wurden 8 m und am Heck 16 m gelothet. Die »München« war bei Niedrigwasser aufgelaufen, daher wurde mit dem Abschleppen bis zum Hochwasser am Nachmittag gewartet.

(Schluss folgt.)

Jahresbericht
des
Vereins Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.
(1901.)

Auszugsweise, wie es immer geschehen ist, soll auch diesmal der Inhalt des Berichtes hier Erwähnung finden. Vorweg möchten wir jedoch bemerken, dass aus der Art und Weise, wie über die geleistete letztjährige Thätigkeit des Vereins berichtet wird, sowie aus den Einleitungs- und Schlussworten unverkennbar das Bestreben hervortritt, die Mitglieder für ihre Interessenvertretung zu erwärmen und deren Bedeutung für den Stand hamburgischer Capitäne in's richtige Licht zu stellen. Wir sind überzeugt, der Verein wird diesen Zweck, wenn auch nur allmählig aber doch erfüllt sehen, sofern er sich nur, unbekümmert um jede noch etwa vorhandene Indifferenz seiner Mitglieder und ungeachtet jeder von auswärts kommenden Kritik, das grosse Ziel, die Wahrung der Rechte seiner Mitglieder, als Leitstern stets vor Augen hält. Gut Ding will Weile haben. —

»Das verflossene Geschäftsjahr hat dem Vereine eine reichhaltige Arbeit zur Erledigung auferlegt, welche vornehmlich das Interesse seiner Mitglieder wie auch dasjenige der Seeschiffahrt im Allgemeinen berührte, getreu dem § 1 seines Statuts.

Der Zuwachs der Mitgliederzahl ist in diesem Jahre als ein ganz besonders erfreulicher zu bezeichnen. Neu eingetreten sind 62 ordentliche und 3 ausserordentliche Mitglieder. Dagegen sind nach § 16 unseres Statuts 8 Mitglieder ausgeschieden. Ausgetreten sind 6 und verstorben 5 Mitglieder. Der Verein umfasst somit am Schlusse des Geschäftsjahres 482 Mitglieder, darunter 2 Ehrenmitglieder, 469 ordentliche und 11 ausserordentliche Mitglieder.

Im Laufe des Geschäftsjahres wurden 29 Versammlungen, darunter 2 General-Versammlungen und eine ausserordentliche General-Versammlung abgehalten.

An den Sitzungen des Vereins betheiligten sich durchschnittlich 33 Mitglieder; die am stärksten besuchte zählte 72, die am schwächsten besuchte 19 Mitglieder. Der Rechtsbeistand des Vereins, Herr Dr. Kaemmerer, hatte recht häufig Gelegenheit anlässlich wichtiger Gegenstände sich an den Berathungen zu betheiligen und seinen Rath dem Vereine zur Verfügung zu stellen, für welche Unterstützung ihm der Dank des Vereins abgestattet wird.

Hamburgs Rhederei beklagt in diesem Jahre wiederum den schmerzlichen Verlust eines ihrer hervorragendsten Mitglieder durch den Tod des Herrn Carl Laeisz. Auch wir erachten es als eine Ehrenpflicht des Vereins, an dieser Stelle des Ablebens des Nestors der Hamburger Rheder zu gedenken, dessen besondere Verdienste um die Entwickelung der deutschen Segelschiffahrt in dauernder Erinnerung aller betheiligten Kreise fortleben werden.

Soweit die Mittheilungen über die internen Angelegenheiten. Es folgen jetzt die zur Berathung gewesenen Gegenstände.

Verbandstag (die Tagesordnung umfasste folgende Gegenstände: 1) Geschäftliches; 2) Lichterführung der Fischerfahrzeuge; 3) Verbesserung des Feuers auf Arkona, Errichtung eines Nebelsignals auf Stubbenkammer und event. Auslegung eines Feuerschiffes auf der Oderbank; 4) Interne Angelegenheiten.) — Lichterführung für Schleppdampfer auf der Elbe, welche damit beschäftigt sind, auf Grund festsitzende Schiffe abzuschleppen, aber noch keine Fahrt über den Grund machen. — See-Unfallversicherungs-Gesetz. — Wegerechtsfrage der Fischdampfer. — Postbeförderung im Hamburger Hafen. — Eingabe des Papenburger Nautischen Vereins an die Reichstagscommission betr. Abänderungsvorschläge zu den §§ 480/81 des Handelsgesetzbuches. — Der Antrag der Reichstags-Commission zum Entwurf der Seemanns-Ordnung. — Auslegung einer Glockenboje auf der Nord-Steenbank bei Westkapelle. — Ruder-Commando. — Verkehrsverhältnisse im Hamburger Hafen. — Abänderung des Gesetzes betr. die Untersuchung von Seeunfällen vom 27. Juli 1877. — Schifferhaus. — Erlass einer Localverordnung für die Elbe. — Ausbau des Verbandes. — 25jähriges Jubiläum des Seeschiffer-Verein »Weser«. — 500jähriges Bestehen der Schiffergesellschaft in Lübeck. — »Nachrichten für Seefahrer« betr. Inhalts-Verzeichniss. —

»Wir stehen jetzt am Schlusse unseres Berichtes, die aufgeführten Punkte zeigen, dass sich auch das Jahr 1901 für unseren Verein als ein arbeitsreiches dargestellt hat. Einiges ist mit Glück vollendet worden, Vieles aber ist noch im Werden begriffen.

Es möge uns hier gestattet sein, nochmals auf die Zusammenkunft der Delegirten aus den Einzelvereinen des Verbandes in Kiel, sowie auf die Theilnahme derselben an beregten Jubelfeiern in Bremerhaven und Lübeck zurückzugreifen. Während der Lauf der geschäftlichen Verhandlung in Kiel durch Lebhaftigkeit und Einstimmigkeit der Ansichten, erfreulicher Weise ein ständig wachsendes, gesteigertes Interesse für die Entwicklung und Entfaltung des Verbandes Deutscher Seeschiffer-Vereine gezeigt hat, so haben die Jubelfeiern es bewirkt, das Angenehme mit dem Nützlichen in sehr harmonischer Weise zu verbinden, indem sich die Mitglieder der verschiedenen Vereine durch gegenseitige Mittheilungen und Aussprachen einander mehr näherten, als durch langen schriftlichen Verkehr. Wir können daher nur wünschen, dass das zum Ausdruck gebrachte Interesse für den Verband nicht allein weiter gepflegt und gehütet, sondern auch dafür Sorge getragen wird, es auf alle Verbandsmitglieder und noch weiter darüber hinaus auszudehnen!

Ein gemeinsames Vorwärtsstreben zum Wohle unseres ganzen Standes fördert auch das einzelne Glied im Besonderen, und somit wünschen wir, ein günstiger Stern möge im kommenden Jahre unserem Vereine leuchten, um Alles glücklich zu vollbringen, dessen Vollendung wir erstreben!«

Vermischtes.

Drahtlose Telegraphie zur Vermeidung von Schiffsunfällen. »Eine Aufgabe, die trotz Ausschreibung eines hohen Preises bisher nicht gelöst werden konnte, scheint durch zweckmässige Anwendung der Funkentelegraphie doch noch ihre Erledigung zu finden. Es wurde nämlich von Herrn Capitän L. Weissenhorn aus Bremen der Vorschlag gemacht, die Funkentelegraphie zur Vermeidung von Schiffsunfällen zu verwerthen, und zwar in folgender Weise: Alle Schiffe, die sich diese Schutzmethode zu Nutze machen wollen, sind mit einer completen funkentelegraphischen Station, bestehend aus einem Geber und einem Empfänger, ausgerüstet. Sobald die Verhältnisse es erfordern, wird durch Telegraphiren eines bestimmten Signals die Nähe eines fremden Schiffes angekündigt bezw. ein fremdes Schiff von der eigenen Annäherung in Kenntniss gesetzt. Curs und Geschwindigkeit kann dann telegraphisch wechselseitig mitgetheilt werden. Die Apparate leisten jedoch noch mehr. Es sind ohne weiteres Einrichtungen möglich, dass ein Schiff bei der Annäherung gegen ein zweites die Entfernung von diesem innerhalb bestimmter Grenzen wahrnimmt. Jeder Empfangsapparat hat beispielsweise zwei Glocken; ertönt die eine Glocke, so bedeutet das, dass die Entfernung weniger als 15 km beträgt, ertönen beide Glocken, so ist die Entfernung von 5 km überschritten. Näheres über Curs und Lage kann inzwischen wieder durch Telegrammwechsel erfahren sein. In derselben Weise wie zwischen Schiff und Schiff kann auch die Annäherung angezeigt werden gegenüber der Küste. Zu diesem

Zweck können Küstenstationen an den nothwendigen Punkten in bestimmten Abständen errichtet werden. Diese Möglichkeiten liegen nicht in unbestimmter Ferne, sondern sind sogar heute schon, wie Herr Prof. Slaby einerseits und die Allgemeine Electricitäts-Gesellschaft andererseits versichern, als durchaus practisch durchführbar anzusehen. Die baldige Verwerthung des Gedankens ist um so wahrscheinlicher, als die hierfür erforderlichen Kosten pro Schiff ausserordentlich bescheiden sind, im Verhältniss zu den hierdurch erzielbaren Vortheilen. Um die Vortheile dieser Methode ganz auszunutzen, ist selbstverständlich eine internationale Verständigung nicht nur gerathen, sondern erforderlich. Während die in den Grundzügen besprochene Methode als heute bereits lösbar anerkannt ist, wollen wir noch eine weitere denkbare Vervollkommnung streifen, deren Ausführbarkeit der näheren Zukunft vorbehalten bleiben dürfte. Wir meinen nämlich die Construction von Apparaten, die nicht nur die Nähe, sondern auch die Lage und Richtung des Schiffes anzeigen. Aber auch das heute bereits Vorhandene bedeutet einen ungeheuren Fortschritt gegenüber den bisher gebräuchlichen optischen und akustischen Signalmethoden.«

(»Wes. Ztg.«)

Die Versuche, die fast ständig in Cuxhaven von den verschiedenen Stationen für **drahtlose Telegraphie** an der Elbmündung mit dem System der Braun und Siemens und Halske'schen Telegraphie und dem von Slaby-Arco unternommen werden, haben am 30. Januar zu einem neuen überraschenden Erfolg geführt. Auf der von der Hamburg-Amerika Linie bei Dubnen errichteten Station wurden mit dem System Slaby-Arco Versuche nach der dänischen Nordseeküste und zwar nach der auf dem Leuchtthurm Blaavands-Huk zu Esbjerg für den dortigen Küstendienst errichteten Station des gleichen Systems gemacht. Während am Montag bereits die Versuche soweit vorgeschritten waren, dass eine Verständigung gesichert erschien, ist nun das erste drahtlose Telegramm von Esbjerg nach der Duhnenstation gesandt worden und dort genau verständlich angekommen. Es ist dies eine neue grosse Errungenschaft der drahtlosen Telegraphie überhaupt und des Systems Slaby-Arco im Besonderen, da die Entfernung zwischen der Station in Duhnen und dem Leuchtthurm Blaavands-Huk bei Esbjerg 220 km beträgt, während die bisher weiteste Entfernung, die irgend ein System, namentlich das Marconi'sche deutlich verständlich überwunden hat, nur 160 km beträgt, denn die neuerdings vielgenannte drahtlose Ueberquerung des Oceans ist doch einstweilen wenigstens noch nicht mitzurechnen.

Eine deutsche Dampferlinie zwischen Amerika und der Türkei. Bekanntlich wurde im December v. J. zwischen der Hamburg-Amerika Linie und der Deutschen Levante-Linie ein Vertrag abgeschlossen, wonach beide eine gemeinsame Linie für Fracht- und Passagier-Verkehr zwischen den Vereinigten Staaten und den Levante-Häfen einrichten. Die erste Expedition beginnt am 6. Februar in New-York, erfolgt zunächst einmonatlich und ab Juli halbmonatlich. Beide Gesellschaften stellen vorläufig je 2 Dampfer für diese Linie in Dienst. Die Geschäftsführung besorgt in Amerika die Hamburg-Amerika Linie, in Europa die Levante-Linie. Der Director der letzteren, Herr J. Kothe, weilt gegenwärtig in Constantinopel, um die hiesige Agentie für diesen Dienst einzurichten. Gleichzeitig wird die Levante-Linie in Verein mit Herrn Stangen aus Berlin ein Reisebureau einrichten, hauptsächlich für den levantinisch-amerikanischen Passagierverkehr, für welchen Zweck im Pera-Palace bereits die nöthigen Räumlichkeiten gemietet wurden. Die Deutsche Levante-Linie und ihr unternehmender Director zeigen aufs neue, wie sehr sie auf der Höhe der Zeit stehen und wie mächtig vorwärts zu streben sie verstehen. (Const. Handelsbl.)

Vor 25 Jahren, am 1. Februar 1877, wurde mit dem **Bau des Thyen'schen Trockendocks in Brake** begonnen, dessen unterer Dockboden zum Theil aus der Zeit der ersten deutschen Marine, Ende der vierziger Jahre des vorigen Jahrhunderts, stammt. Dieser alte Dockboden, auf dem seiner Zeit das Kriegsschiff »Erzherzog Johann« gedockt wurde und bis zum Ausbau des Thyen'schen Docks etwa 30 Jahre fortwährend unter Wasser gewesen war, ist noch in bester Beschaffenheit. Die Schleusenthore und Widerlagspfosten, die aus Teakholz hergestellt wurden, haben sich während der 25 Jahre so ausgezeichnet gehalten, dass von einer Verwitterung der Holzfasern auf der sichtbaren Oberfläche der Thore kaum die Rede sein kann. Dieses ist wieder ein Beweis dafür, dass das Teakholz (indische Eiche) unser deutsches Eichenholz an Dauer mindestens um das Dreifache übertrifft.

Schiffsverkehr im Hafen von Leer. Nach der Uebersicht des Schiffsverkehrs in Leer betrug die Zahl der angekommenen Seeschiffe 575 zu 67 175 Br.-R.-T. Ladungsfähigkeit, die Zahl der abgegangenen Seeschiffe betrug 558 zu 65 659 Br.-R.-T. Ladungsfähigkeit. Die Zahl der angekommenen Fluss- und Canalschiffe betrug 3507 zu 69 783 Br.-R.-T. Ladungsfähigkeit, die Zahl der abgegangenen Fluss- und Canalschiffe 3508 zu 67 999 Br.-R.-T. Ladungsfähigkeit. Nach der Gesammt-Uebersicht betrug die Zahl der angekommenen Schiffe 4082 zu 136 958 Br.-R.-T. Ladungsfähigkeit gegen 4232 zu 135 924 im Jahre 1900, die Zahl der abgegangenen Schiffe 4066 zu 133 658 Br.-R.-T. Ladungsfähigkeit gegen 4254 zu 139 193 im Jahre 1900. Der Gesammtverkehr der eingegangenen und ausgegangenen beladenen Schiffe betrug 5150 zu 176 253 Br.-R.-T. Ladungsfähigkeit gegen 5443 zu 184 589 im Jahre 1900.

Durchschnitt des Witterungs-Characters.*) Nördlich vom grossen Dampferwege bewegen sich im Februar fast stets grosse cyklonische Luftwirbel, deren Centren Punkte niedrigsten Luftdrucks, barometrische Minima, bilden. An deren Südrande herrscht westliche Luftströmung vor, in der kleinere Theilwirbel rasch ostwärts ziehen, deren Vorübergang schnelle Wechsel zwischen Ausschiessen des Windes nach NW und N und Zurückkrimpen desselben nach SW, S oder SO auf dem Dampferwege hervorruft, am schnellsten auf den westwärts gehenden Schiffen, die den Wirbeln entgegenfahren. Auf der Heimreise dagegen bleiben Dampfer lange im Bereich desselben Wirbels, wie man dieses sowohl aus der graphischen Darstellung der Reiserouten im Dekadenbericht der Seewarte, als, noch weit vollkommener, aus den täglichen synoptischen Wetterkarten erkennen kann, die die Seewarte gemeinsam mit dem Däu. Meteor. Inst. herausgiebt. In diesen Gebieten niedrigen Luftdrucks findet man überwiegend schlechtes Wetter, auf ihrer Ostseite warme und feuchte südliche, auf ihrer Westseite kalte, trocknere nördliche Winde; stürmisch sind am häufigsten die westlichen Winde ihrer Südseite, böig die NW-Winde ihrer W- und SW-Seite. Dagegen sind die Anticyklonen oder Hochdruckgebiete meist von ruhigem, trockenem Wetter begleitet; ihre Kerne (Druckmaxima) liegen meist südlich vom Dampferwege von New-York; der Dampferverkehr nach Westindien geht durch sie hindurch und trifft an ihrer Südseite den Passat, in dieser Jahreszeit aber erst in recht niedriger Breite. Treten, vorübergehend in Folge der grossen Druckschwankungen im Norden, solche Maxima nördlich vom Dampferwege nach New-York auf, so rufen sie auf diesem östliche Winde hervor. Die grosse Veränderlichkeit des Luftdrucks, besonders in hohen Breiten, bringt eben nicht selten Umkehrungen der normalen Druckvertheilung hervor, die bis zu mehreren Wochen anhalten können.

---

*) Mitgetheilt von der Deutschen Seewarte in ihrer Nordatlantischen Wetterausschau für Januar 1902.

Grösste Schnelligkeit auf dem Ocean. Als Oceanrecord bezeichnet man bekanntlich die grösste Schnelligkeit, die ein transatlantischer Dampfer durchschnittlich auf der Fahrt von Continent zu Continent erreicht hat. Das ist zugleich die grösste Leistung auf hohem Meere überhaupt; denn in der nordatlantischen Fahrt ist der Wettbewerb hinsichtlich der Personenbeförderung am stärksten, sind die grössten, schönsten und schnellsten Dampfer zu finden. Der gegenwärtige Record ist von dem Schnelldampfer »Deutschland« der Hamburg-Amerika Linie mit 23,51 Knoten festgestellt worden. Für kleinere Strecken und für einzelne Reisetage werden natürlich gelegentlich auch höhere Geschwindigkeiten erreicht. So wird jetzt berichtet, dass der Bremer Dampfer »Kaiser Wilhelm der Grosse«, dessen schnellste Oceanreise mit 23,0 Knoten gemacht wurde, zwischen Cherbourg und der Weser 24,6 Knoten erreicht hat. So ist die »Deutschland« zwischen Plymouth und Cherbourg wiederholt 25 Knoten und einmal 25,3 Knoten gelaufen. Dem englischen Record von 22,01 Knoten, zugleich die beste fremdländische Leistung überhaupt, ist der deutsche jetzt gerade um 1½ Knoten voraus, und diese scheinbar geringe Differenz bedeutet in Wahrheit eine ganz wesentlich gesteigerte Leistung des Schiffs- und Maschinenbaues. Denn die Steigerung der Geschwindigkeit verlangt eine im cubischen Verhältniss der gewünschten Zunahme erhöhte Verwendung von Antriebskraft und Kohlen. Die letzten 1,5 Knoten der »Deutschland« erfordern z. B. ebenso viel Pferdekräfte wie ihre ersten 15 Knoten. Deshalb gilt in Fachkreisen die erzielte Geschwindigkeit mit Recht als ein bezeichnender, höchst beachtenswerther Ausdruck von dem Stande des Schiffbaues und der Schiffahrt eines Landes.

Gemeinschaftliche Versammlung des Schiffer-Verbandes der Unterelbe, des Verbandes deutscher Küstenschiffer, der Seefischerei-Casse von Finkenwärder, Blankenese und Cranz, sowie der Vertreter der Binnenfischerei zu Altenwärder gegen die beabsichtigte Einführung einer **Localverordnung für die Elbe**, welche vom Verein Deutscher Seeschiffer gewünscht wird. Der Vorsitzende des Schiffer-Verbandes der Unterelbe führte aus, dass die kleinen Schiffer nur mit ihren Fahrzeugen zu Hause bleiben können, wenn alle kleinen Fahrzeuge den grossen Dampfern auf der Elbe ausweichen sollen, denn danach hätten die grossen Dampfer allein das Wegerecht. Hiergegen müsse man entschieden Protest erheben. Derselbe Redner verliest dann einen Zeitungsbericht über eine Versammlung des Seeschiffervereins, in der eine auf die Einführung einer Localverordnung für die Elbe Bezug habende Resolution vorgeschlagen wurde, die auf dem Verbandstage in Berlin zur Sprache gebracht werden soll, weil die Deputation für Handel und Schiffahrt den Erlass einer solchen Verordnung im Jahre 1898 abgelehnt habe. Hierauf verliest er einen Bericht vom 29. November 1898, in dem die damaligen Beschlüsse kundgegeben werden. Nachdem noch der Schriftführer einen Artikel aus dem »Küstenschiffer«, der zu der in Frage stehenden Angelegenheit Stellung nimmt, verlesen hat, wird in eine Discussion eingetreten, an der sich verschiedene Herren betheiligen und die ergiebt, dass sich alle Betheiligten einig sind, dass man energisch Protest erheben müsse, weil die kleineren Fahrzeuge durch die Einführung einer derartigen Verordnung enormen Schaden erleiden würden. Es wird beschlossen, bei der Behörde Protest zu erheben, bei der der Verbandstag um Erlass einer solchen Verordnung vorstellig wird. Man will aber vorläufig von einem solchen Protest Abstand nehmen, bis die übrigen, der Seeschiffer-Verein, der Nautische Verein und die Lootsenvereinigung weitere Schritte gethan haben. Der Schriftführer, Herr Begehr, wird bevollmächtigt, zu der geeigneten Zeit eine Eingabe im Namen der versammelten Vereine an die zuständige Stelle zu richten. (Hambg. Fremdenbl.)

Die österreichisch-ungarische Handelsmarine hat dem »Bureau Veritas« zufolge im Jahre 1901 keine grossen Fortschritte zu verzeichnen gehabt. Am 31. December 1900 zählte sie 164 Dampfer von 262,137 T. und 52 Segelschiffe von 21 926 T. Während des Jahres 1901 schieden durch Verkauf und Schiffbruch 9 Segelschiffe von 8,797 T. und 11 Dampfer von 19,306 T. aus. Gebaut und gekauft wurden in demselben Jahre 2 Segelschiffe von 3,145 und 19 Dampfer von 64 975 T. Die österreichisch-ungarische Handelsflotte bestand mithin am 1. Januar 1902 aus 172 Dampfern von 308,806 T. und 45 Segelschiffen von 21,274 T. Die gesammte Zunahme betrug somit nur 46,017 T. In dieser Statistik sind jedoch, weil noch nicht classificirt, nicht einbegriffen die Dampfer «Tivol« von 2800 T. (Oesterr. Lloyd), »Neritea« von 3800 T. (G. L. Premuda), »Korana« von 3840 T. (Ungarisch-Kroatische Gesellschaft), »Contessa Adelina« von 3584 T. (Gerolimo Erbe) und »Kassa« von 1540 T. (Adriatische Gesellschaft). B.

Kleine Mittheilungen.

Ordensverleihungen. Dem 1. Officier des Postdampfers »Sardinia«, Richard Hohlfeldt, bisher II. Officier des Hamburger Dampfers »Kaiser Friedrich«, und dem Ingenieur und I. Maschinisten des Hamburger Dampfers »Kaiser Friedrich«, Hermann Barends zu Hamburg, sind vom Könige von Preussen der Königliche Kronenorden IV. Classe verliehen worden.

* * *

Zum Delegirten für den Vereinstag des Deutschen Nautischen Vereins wurde vom Verein der Rheder des Unterwesergebietes Herr Prof. **Dr. Schilling** gewählt.

* * *

Die **Hamburg-Amerika Linie** begründete in **Kingston** (Jamaica) für den Bedarf der eigenen Schiffe und für den allgemeinen Verkehr ein Kohlendepot. Die Gesellschaft beschloss ferner die Errichtung einer Schleppschiffahrt zwischen Hamburg und den Rheinhäfen.

* * *

Zwischen **der Suez-Canal-Gesellschaft** und Aegypten ist eine Convention betreffend **neue Arbeiten** am Canal abgeschlossen worden. Die endgültigen Ratifikationsurkunden werden im April ausgetauscht werden. Die Arbeiten sollen im Mai beginnen. Die Suez-Canal-Gesellschaft erhält ebenso wie in der ersten mit Lesseps abgeschlossenen Convention, Zollfreiheit. Der Handelshafen Port Said soll zum Freihafen erklärt werden.

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 30. Januar. Als Mitglied wird Herr Capt. Rubarth aufgenommen und ein weiterer Herr zur Aufnahme in nächster Sitzung vorgeschlagen. Unter den Eingängen ist das letzte Rundschreiben und die Tagesordnung des Vereinstages erwähnenswerth. Nach verschiedenen Bemerkungen wird beschlossen Herrn Geh. Rath Sartori schriftlich dringend zu ersuchen, die Tariffrage im Kaiser Wilhelm-Canal noch nachträglich auf die Tagesordnung zu stellen. Die Discussion zur Tagesordnung »Abänderungen des Gesetzes betr. die Untersuchung von Seeunfällen« zeitigt folgendes Resultat: »Nachdem die § 1 bis 3 in voriger Sitzung ihre Er-

ledigung gefunden hatten, wird § 4 berathen: derselbe bleibt bestehen, nur erhält der erste Unterabsatz folgende Fassung: »Insbesondere ist festzustellen: 1) ob der Capitän, Schiffsofficier oder Lootse durch Handlungen oder Unterlassungen den Unfall oder dessen Folgen verschuldet haben. Die §§ 5 und 6 betr. die Zuständigkeit und die Errichtung der Seeämter etc. bleiben unverändert bestehen. § 7 erhält folgenden Zusatz: »Handelt es sich jedoch um die Beurtheilung der Handlungsweise eines Schiffsofficiers oder Lootsen, dann ist ausserdem mindestens ein Angehöriger ihres Standes als Beisitzer hinzuzuziehen«. § 8 erhält im letzten Satz folgende Fassung: »Wo Vertretungen des Rheder-, Capitän-, Schiffsofficier-, Lootsen- und Handelsstandes vorhanden sind, sind dieselben vor Aufstellung der Liste mit ihren Vorschlägen zu hören.« Die §§ 9 und 10, betr. die Auswahl der Beisitzer für die Untersuchungsfälle und deren Berufung, bleiben unverändert bestehen. Im § 11 werden die Sätze 2 und 3 betr. die Hinzuziehung von activen Militärpersonen als Beisitzer, gestrichen. § 12 erhält im zweiten Absatz folgende Fassung: »Richtet der Ablehnungsantrag sich gegen den Vorsitzenden, so entscheidet die zuständige Aufsichtsbehörde. Einer Entscheidung bedarf es nicht, wenn der Vorsitzende den Ablehnungsantrag für begründet hält.« Der dritte Absatz wird lauten: »Ablehnungsanträge können von den betheiligten Capitänen und Schiffsofficieren gestellt werden und zwar bis zum Beginn der Berichterstattung in der Hauptverhandlung vor dem Seeamte bezw. Oberseeamte.« Die bisherigen Absätze 2 und 3 werden Absätze 4 und 5. § 13 enthält als Satz für sich den Wortlaut: »Der Reichscommissar darf nicht aus der Zahl der activen oder ebemals activen Marineofficiere genommen werden.«

Sitzung vom 3. Februar. Als Mitglied wird Herr Rechtsanwalt Dr. Wetschky aufgenommen und ein Herr zur Aufnahme vorgeschlagen. Nach Erledigung der Eingänge zeitigt die Discussion zur Tagesordnung »Gesetz betr. die Untersuchung von Seeunfällen« folgende Beschlüsse: § 16 Absatz 2 erhält folgende Fassung: »Ihm liegen die Anberaumung der Hauptverhandlung, die für dieselbe erforderlichen Ladungen der betheiligten Zeugen und Sachverständigen, die rechtzeitige Herbeischaffung der Beweismittel und die sonstigen Vorbereitungen zur Hauptverhandlung ob, ausserdem die zur Vorbereitung der Hauptverhandlung erforderlichen Ermittelungen selbst oder unter Zuziehung von Sachverständigen, soweit es sich nicht lediglich um die ersten Vernehmungen der Betheiligten handelt.« — § 22. Als Zusatz: . . . . bedienen, »und sind selbst ebenso wie ihre Beistände zur Einsicht der dem Seeamte bezw. Oberseeamt vorliegenden Acten befugt.« — § 24. Neuer Satz 2, 3, 4: . . . . muss. 2) Durch Aufnahme in das Protocoll sind festzustellen, die Aussagen der Zeugen und Sachverständigen und das Ergebniss eines Augenscheins. 3) Das Protocoll ist den Betheiligten vorzulesen oder zur Durchsicht vorzulegen. 4) In dem Protocoll ist zu bemerken, dass dies geschehen und die Genehmigung erfolgt sei oder welche Einwendungen erhoben sind? 5) Das Protocoll wird von dem Vorsitzenden und dem Protocollführer unterzeichnet. — § 26 Absatz 1 folgender Zusatz: »auch einem Lootsen kann die Ausübung des Schiffer- bezw. Steuermannsgewerbes entzogen werden.« Absatz 2 folgender Zusatz: »Einem Maschinisten, dem die Berechtigung zur Ausübung seines Gewerbes entzogen ist, darf die Befugniss in einer niedrigeren Classe belassen werden; die selbstständige Leitung einer Maschine ist ihm nicht anzuvertrauen.« § 27. Satz 1 ist zu streichen und hierfür zu setzen: »Gegen die Entscheidung des Seeamts (§§ 25, 26) ist das Rechtsmittel der Beschwerde an das Oberseeamt zulässig; das Rechtsmittel steht auch jedem Capitän, Schiffsofficier oder Lootsen, gegen welchen in dem Spruche des Seeamts ein Verschulden festgestellt ist, und dem Reichscommissar zu.« — Zu den übrigen Paragraphen des Gesetzes schlägt der Verein vor, die Worte »Schiffer« und »Steuermann« durch »Capitän, Schiffsofficier oder Lootsen« zu ersetzen.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 5. Februar. Unter den Eingängen sind besonders der Erwähnung mehrere Briefe werth, die von Brudervereinen des Verbandes stammen und auf die Tagesordnung des Verbandstages bezügliche Bemerkungen enthalten. Aus der »Seefahrt«, von der, Dank der Liebenswürdigkeit des Herausgebers, eine Anzahl Exemplare vorliegen, kommen die Beschlüsse des Vereins Deutscher Capitäne und Officiere zum Gesetz betr. die Untersuchung von Seeunfällen zur Verlesung, und es wird dabei wahrgenommen, dass die Ansichten beider Vereine nicht erheblich von einander abweichen. Ueber eine Protestversammlung der Kleinschiffer gegen den erneut aufgenommenen Beschluss des Vereins betr. die Lokalverordnung für die Elbe wird ein Artikel verlesen (Siehe Seite 70. D. R.) — Eine Discussion zur Tagesordnung »Glockenleuchtboje auf der Nordsteenbank bei Westkapelle« greift nicht weiter Platz, sondern der Verein beharrt auf seinem früheren Standpunkt, nachdem die Gründe, welche s. Zt. dazu geführt hatten, nochmals verlesen sind. — Auf Anregung des Vorsitzenden tritt die Versammlung in eine nochmalige Berathung des § 5 des Verbandsstatuts und ändert ihn nach einigem Meinungsaustausch im Sinne des Antragstellers. (In nächster Nummer werden die Abänderungs-Vorschläge auf der letzten Seite abgedruckt werden. D. R.). — Vom Comitee zur Vorbereitung für den Bau eines Schifferhauses wird angeregt, das Project aus Zweckmässigkeitsgründen »Schiffahrtshaus-Hamburg« zu nennen; ein Vorschlag der ohne Widerspruch angenommen wird. — Nächste Sitzung am 12. Februar. Tagesordnung: **Ausbildung der Schiffsköche.**

Büchersaal.

Das russische Küstengebiet in Ostasien. Von **C. v. Zepelin** Generalmajor a. D. Mit zwei Karten des Küstengebietes und einem Plane von Wladiwostok. Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung. 1902. Preis ℳ 1.20.

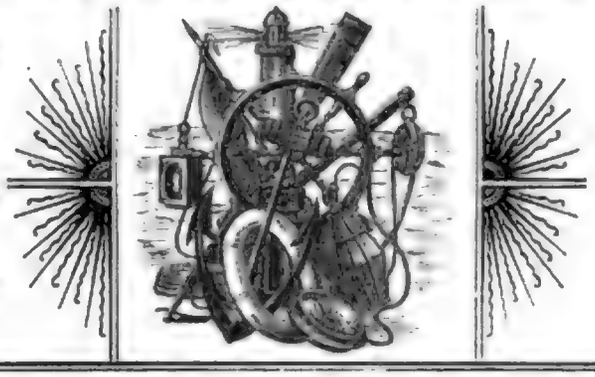
Der Verfasser giebt ein interessantes Bild von der Entwicklung der Zustände und der Bedeutung des weiten »Küstengebietes«, welches ja in Folge der neuesten Ereignisse in Ostasien und durch den Bau der sibirischen nebst der sich an diese anschliessenden ostchinesischen (mandschurischen) Eisenbahn in den Vordergrund des Interesses für den Officier, den Politiker und den Kaufmann getreten ist. Der Norden des Gebietes wird für den Handel und in strategischer Beziehung auch in Zukunft nur eine secundäre Rolle spielen; er ist daher nur im Allgemeinen behandelt, während der Süden um so eingehender geschildert ist. Im Süden ist der Ausgangspunkt der grossen Ueberlandbahn, die Mündung des Amur, sowie der in seiner Stärke und Bedeutung stetig wachsende Kriegshafen von Wladiwostok belegen, welcher letztere von einer verhältnissmässig zahlreichen russischen Bevölkerung besiedelt ist und neben zahlreichen Festungstruppen fast zwei Armeecorps als Besatzung besitzt. Zwei Karten des Küstengebietes und ein Plan von Wladiwostok tragen zu leichterem Verständniss dieser interessanten und bemerkenswerthen Schrift wesentlich bei.

Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer
zu Hamburg.
(Geschäftsführender Verein, Steinhöft 1.)

Seeschiffer-Verein „Weser"
in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin"
in Stettin.



Schiffer-Gesellschaft
in Lübeck.

Verein
Flensburger Seeschiffer
in Flensburg.

Vom **Seeschifferverein „Stettin"** werden die Beschlüsse zum Gesetz betr. die Untersuchung von Seeunfällen mitgetheilt. Da sie sich mit den Aeusserungen decken, die im letzten Rundschreiben des Nautischen Vereins (Seite 56) unter dem Namen des Stettiner Vereins angeführt sind, muss leider von einer Wiedergabe an dieser Stelle abgesehen werden.

Hierzu äussert sich ein Mitglied in folgender Weise:

»Es ist zu bedauern, dass der Verband vom Stettiner Verein nicht die Priorität der Veröffentlichung erhalten hat, da das Thema doch einzig und allein auf die Initiative der Einzelvereine des Verbandes zur allgemeinen Erörterung gestellt wurde. Erst, nachdem der Hamburger Seeschiffer-Verein Wochen hindurch das Gesetz besprochen und nachdem sich der Verband schon am 2. November zu einer Stellungnahme auf seinem nächsten Verbandstage bereit erklärt hatte — erschien plötzlich in einem nautischen Rundschreiben die Erklärung, dass sich auch für den nautischen Vereinstag ein Referent zu dem Gesetz, mit dem sich vorher noch kein Mitglied des Nautischen Vereins beschäftigt hatte, gefunden habe. Wie gesagt, in Verbandskreisen dürfte lebhaft bedauert werden, dass die Vorschläge des Stettiner Vereins nicht auf dieser Seite, sondern im Rundschreiben des Nautischen Vereins der Oeffentlichkeit zugänglich gemacht sind. —

Der Vorsitzende des geschäftsführenden Vereins bemerkt hierzu, dass ihm die Anträge des Stettiner Vereins allerdings schon am 16. Januar zugegangen sind, dass aber von ihrem Abdruck auf der für den Verband reservirten Seite Platzmangels halber bis zu dieser Nummer abgesehen werden musste.

Laut Mittheilung des **Seeschiffer-Vereins „Weser"** ist der Vorsitzende, Herr Navigationslehrer Prahm zum Delegirten für den Verbandstag in Berlin erwählt worden.

Der **Verein Flensburger Seeschiffer** in Flensburg theilt mit, dass er die Herren Schiffs-Inspector H. Hansen und Navigationslehrer Th. Lüning, als Stellvertreter Herrn Capt. Ulrich Johannsen zu Delegirten für den Verbandstag gewählt habe.

Ein Mitglied schreibt:

»Bei der Abänderung der **Verbands-Statuten** hat der Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg zum § 5 einen Antrag angenommen, demzufolge die Abstimmungen auf den Verbandstagen, ausgenommen, wenn den Delegirten in bestimmten Fragen »freie Hand« gegeben wird, nur nach der Stimmenzahl der Einzelvereine erfolgen sollen. Da das sog. »plein pouvoir« nur in äusserst seltenen Fällen ertheilt werden dürfte, würden die Delegirten demnach lediglich die Funktionen eines Automaten haben und es würde vollkommen genügen, wenn von einem einzelnen Herren alle Anträge verlesen werden und nachdem Das geschehen ist, die Frage gestellt wird: »Welcher Verein ist dafür und welcher dagegen?« Eine Diskussion, das belebende und interessante Moment in Verhandlungen wäre völlig zwecklos, ebenso jede Begründung eines Antrages, da Niemand der anwesenden Delegirten von der Order seines Vereins abgehen darf und sich strikte an die gebundene Marschroute zu halten hat. — Vorausgesetzt natürlich, dass der Antrag des Hamburger Vereins die Zustimmung des Verbandes findet. Ich habe nun die obenstehenden Aeusserungen vom Stapel gelassen, damit die Einzelvereine auf die Gefahr aufmerksam gemacht werden, die ihnen durch den Hamburger Antrag droht. Hoffentlich ziehen sie die Consequenz und treten einstimmig dagegen auf. (Ist nicht mehr nöthig. Die Aenderung ist bereits erfolgt).

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.

Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1902. No. 7. Hamburg, den 15. Februar. XXXIX. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Einheitliche Schulzeit für die Prüflinge zum Schiffer auf grosser Fahrt. — Der Preis der Schiffe. — Die Rettung des in der Südsee gestrandeten deutschen Lloyddampfers »München«. (Schluss) — Mittheilungen von nautischem Interesse. — Seeamtsverhandlungen. — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Büchersaal. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Auf dem Ausguck.

Vom **Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine** ist uns die Tagesordnung seines am 3. und 4. März in Aussicht genommenen **Verbandstages** zugegangen. Wir entnehmen das Folgende:

1) Geschäftliches: Geschäftsbericht, sonstige Mittheilungen, Wahl des Vorsitzenden und Wahl des geschäftsführenden Vereins. — 2) Ruder-Commando. Referent: Verein Weser, Korreferent: Verein Stettin. — 3) Localverordnung für die Elbe. Referent: Verein Hamburg, Korreferent: Verein Flensburg. — 4) Glockenleuchtboje auf der Nord-Steenbank bei Westkapelle. Referent: Verein Weser, Korreferent: Verein Lübeck. — 5) Befeuerung der Oderbank. Referent: Verein Stettin, Korreferent: Verein Lübeck. — 5a) Vorzeitiges Einziehen des Feuerschiffes auf Adlergrund. Referent: Verein Stettin. — 6) Ausbildung der Schiffsköche. Referent: Verein Flensburg. — 7) Gesetz betr. die Untersuchung von Seeunfällen. Referent: Verein Hamburg, Korreferent: Verein Stettin. — 8. Revision des Verbands-Statuts und der Geschäftsordnung. Referent: Verein Hamburg.

Die Verhandlungen werden an beiden Tagen in Berlin im Hotel »Kaiserhof« abgehalten, während am Tage vorher eine gesellige Zusammenkunft stattfindet. Unter den einzelnen in der Tagesordnung aufgezählten Gegenständen, soweit ihre Bedeutung nicht schon bei der Besprechung des Nautischen Vereinstages erwähnt ist, verdient Punkt 3 besondere Aufmerksamkeit. Ein vielumstrittener Wunsch, der erst dann zur Verbandsangelegenheit gemacht wurde, als die von einem Einzelvereine unternommene sachliche und eingehende Begründung für die unbedingte Nothwendigkeit einer Elbe-Localverordnung wirkungslos von der für ihn zuständigen Behörde abgeprallt war. Wir sind schon wiederholt, ganz besonders in neuerer Zeit, veranlasst durch bestimmte Vorfälle, für eine Localverordnung auf der Elbe eingetreten und wollen desshalb auch jetzt nicht zu einer Begründung dieser Forderung übergehen. Wohl aber wollen wir die Vereine bezw. den Verband auf die Stärke der Gegnerschaft seiner Idee aufmerksam machen. Die ganze Kleinschiffahrt der Elbe bekämpft aus ganz natürlichen Gründen eine Lokalverordnung. Denn eine derartige Vorschrift soll ja eben das dem Gemeinwohl in manchen Fällen gefährlich gewordene Navigiren und Manöveriren der kleinen Fahrzeuge controlliren, und Zustände schaffen, wie sie auf der Themse und Mersey längst zum Segen der Grossschiffahrt und ohne Belästigung der Kleinschiffahrt bestehen. Es ist nun für das Zustandekommen einer Localverordnung von allergrösster Wichtigkeit, dass sich der Verband durch das Protestiren der angeblich in ihren Interessen geschädigten Kleinschiffer nicht einen Zoll weit von dem Wege abdrängen lässt, den er nach reiflicher Ueberlegung als den richtigen erkannt hat. An Versuchen, ihn davon abzubringen, wird es nicht fehlen. — Ein anderer Punkt der Tagesordnung, das Gesetz betr. die Untersuchung von

Digitized by Google

Seeunfällen, ist zweifellos der wichtigste Gegenstand des Verbandstages. Der Hamburger und der Stettiner Verein, die das Referat und Korreferat übernommen haben, treten ihrer Aufgabe jedenfalls gut vorbereitet entgegen und es ist zu hoffen, dass die voraussichtlich sehr lebhafte Discussion Beschlüsse zeitigen wird, deren Verwirklichung dem deutschen Capitän und Schiffsofficier grössere Rechte vor einem deutschen Seeamt gewähren, als sie ihm bisher zur Seite standen. Mit dieser Hoffnung ist natürlich nicht etwa der Wunsch verknüpft, die seemännischen Vergehen milder als bisher beurtheilt zu sehen. Ganz gewiss nicht. Es werden sogar recht oft Seeamtssprüche verkündet, bei denen man sich, nach voraufgegangener Kenntnissnahme des Thatbestandes, über ihre beispiellose, um nicht zu sagen unverständliche Milde wundern muss. — Jedoch über die Tagesordnung wollen wir nicht weiter sprechen, wir wären sonst gleich wieder beim Ruder-Commando; aber die Hoffnung mag an dieser Stelle ausgesprochen werden, dass den Beschlüssen des Verbandes die ihnen zukommende Bedeutung von allen Erwerbsclassen der deutschen Seeschiffahrt beigemessen werde. Der Verband ist das Organ aller vereinigten deutschen Capitäne und darf desshalb Aufmerksamkeit beanspruchen.

* * *

Ueber den Werth **astronomischer Beobachtungen** erhalten wir folgende Zuschrift:

»Herr Navigationslehrer Lüning hat in Nr. 40 der »Hansa« einen beachtenswerthen Artikel darüber geschrieben, wie nothwendig es sei, dass die jungen Leute während ihres Schulbesuchs fleissig im Beobachten geübt werden. Wir haben dem nur einiges Wenige hinzuzufügen. Die Bestimmung der Breite aus der Meridianhöhe des Mondes erachten wir insofern als besonders wichtig, weil der Mond nicht nur bei Nacht, sondern auch am Tage sichtbar ist. Die Berechnung an Bord braucht nicht mit der Genauigkeit durchgeführt zu werden, wie es in der Schule gelehrt wird. Ein abgeklärtes Verfahren genügt hierbei vollkommen. Man nimmt also Halbmesser und Parallaxe nach Schätzung aus dem Jahrbuch. Weil die Declination des Mondes sich aber sehr rasch ändert, namentlich zur Zeit, wenn sie sehr klein ist, so ist es erforderlich, dass man die M. G. Z. bis auf eine Minute genau kennt. Die Bildung der Continente in Bezug auf die Richtung, die sie einnehmen, kommt der Schiffsrechnung insofern zu statten, als diese sämmtlich in der Richtung WS verlaufen. Um einen Ort anzusegeln, der auf diesen Continenten liegt, braucht man nur die Breite zu bestimmen, und dazu bietet sich viel mehr Gelegenheit, als zur Längenbestimmung. Es sollten daher auch sämmtliche Methoden, die eine Möglichkeit zur Breitenbestimmung gewähren, zur Anwendung kommen. Zum Beispiel den Canal kann man mit der grössten Sicherheit ansegeln, wenn man nur die Breite kennt. Ist man über die Richtigkeit der Länge unsicher, so ist es erforderlich, dass man zeitig nach Land ausschaut. Der Südwall dagegen erstreckt sich nach OW. Hier kann man also einen Ort durch die Breite nicht ansegeln, sondern man kann nur durch die Breite die Nähe des Landes kennen lernen. Dann muss man längst desselben segeln, fleissig Ausguck halten, namentlich nach Lootsen, bei Nacht nach den Feuern und so den Hafen anzulaufen suchen. Aehnlich liegen die Verhältnisse im Mittelmeer und in der Ostsee. Erfreulich ist es, dass Herr Lüning auch das fleissige Beobachten von Monddistanzen wieder angeregt hat. Ausser zur Chronometer-Controlle können sie auch direct zur Längenbestimmung benutzt werden. Mir sind Fälle bekannt, wo Capitäne von kleineren Schiffen westwärts fuhren und die Anschaffung eines Chronometers wegen des hohen Preises scheuten, ihre Länge lediglich durch Monddistanzen bestimmten. Sie beobachteten nur, um das Auge nicht zu sehr zu ermüden, die Distanzen und die Höhe berechneten sie. Weil sie in diesem Beobachten und Berechnen sehr geübt waren, so konnten sie sich auf die gewonnenen Resultate vollständig verlassen Der verstorbene Director Rümker in Hamburg pflegte zu sagen: »Das Uhrwerk am Himmel hat der liebe Gott gemacht, es geht daher immer richtig, und wenn wir dann nur richtig beobachten und richtig rechnen, dann muss auch das Resultat richtig sein«. Unter den Beobachtungen, die die Schifferschüler einliefern müssen, findet man recht oft auch eine grössere Anzahl Monddistanzen. Diese werden dann wieder vielfach als Schulaufgaben in der Steuermanns- und auch in der Schifferclasse benutzt. Bei der Berechnung dieser ergiebt sich meistens, dass die Beobachtungen gut gewesen und daher zutreffende Resultate lieferten.«

* * *

Im Anschluss an diese Kundgebung, die auf dem Boden der Lüning'schen Forderung steht, bemerken wir, dass aus dem Leserkreis ebenso häufig die Ideen Herr Lünings wie die entgegengesetzte Anschauung des Herrn Ihnken mit der Bemerkung kritisirt sind, dass beide Auslassungen als Ausdruck extremer Richtungen gelten müssen. Während der eine Mitarbeiter in der Kunst und Uebung des Beobachtens das Heil erblickt, legt der andere diesem Hilfsmittel der Navigation zu wenig Bedeutung bei. Unserer Aufforderung, diese Ansicht in der »Hansa« auszusprechen, ist aber Niemand der Herren Kritiker nachgekommen.

* * *

Wesshalb wir nicht zu den kürzlich im **Reichstag** gefallenen Aeusserungen des agrarischen Abg. **Herrn Dr. Roesicke** Stellung genommen haben? fragen mehrere Leser. Gemeint sind natürlich jene Forderung zur Verstaatlichung der Schiffahrt und des Frachtenmarktes sowie die Behauptung, dass sich unsere beiden grössten Rhedereien nur durch staatliche Subventionen ihre machtgebietende Stellung im Weltverkehr errungen haben. Wir waren der Meinung, der agrarische Führer habe sich durch seine Redensarten von wahrhaft rührender und bei einem Parlamentarier staunenswerther Unkenntniss derartig lächerlich gemacht, dass jede Kritik geeignet sei, die Wirkung seiner Auslassungen abzuschwächen. Auch dann abzuschwächen, wenn wir lediglich auf Grund seines Ausspruchs bei Herrn Roesicke einen bedauerlichen Mangel an Nationalgefühl constatirt hätten. Wem wäre damit gedient? Nachgerade weiss nun doch bald jeder wahlberechtigte Reichsangehörige, dass die parlamentarischen Vertreter unserer Landwirthe von Patriotismus triefen, sobald sich ohne Gefahr für ihren Geldbeutel zu solcher Schaustellung Gelegenheit bietet, dass sie aber mit derselben Ueberzeugung ihren Uebertritt zur Socialdemokratie ankündigen, wenn die Regierung nicht in ihrem Fahrwasser schwimmt. »Und der König absolut, wenn er unseren Willen thut.«

* * *

Nach einer in der »Government Gazette« veröffentlichten Bekanntmachung der Colonialregierung in **Singapore** vom 19. Nov. 1901 sind vom 1. Jan. 1902 an nach Einführung des Neuen Internationalen Signalcodex die **Signale** für »Feuer an Bord« folgende: Bei **Tage**. Die grossbritannische Flagge mit dem Unionsabzeichen nach unten ist im Grosstopp zu heissen und darunter sind die Buchstaben N. A. P. zu setzen. Zugleich ist die Schiffsglocke zu läuten, bis Beistand kommt. Wenn möglich sind Schüsse abzufeuern. — Bei **Nacht**. Wenns möglich ist, sind Schüsse abzufeuern; blaues Licht ist abzubrennen und Raketen abzugeben. Die Schiffsglocke ist zu läuten, bis Beistand kommt. Das rothe und grüne Licht ist an der Piek oder am Hauptmast vertical übereinander mit einem Zwischenraum von mindestens 10 Fuss zu heissen. Nach Ausbruch des Feuers müssen Schiesspulver, Spirituosen oder andere brennbare Stoffe ausgeladen oder zerstört werden.

* * *

Dem Hause der Repräsentanten der Vereinigten Staaten von Amerika sind kürzlich zwei fast gleichlautende Gesetzes-Vorschläge unterbreitet worden, welche die **Einführung des metrischen Systems** für Maasse und Gewichte in den **Vereinigten Staaten von Amerika** zum Gegenstande haben. Die Vorlagen enthalten beide die Bestimmung, dass zu einem bestimmten Termin sämmtliche Verwaltungsbehörden der Vereinigten Staaten von Amerika angewiesen werden sollen, in allen staatlichen Betrieben für Maasse und Gewichte, mit Ausnahme bei den öffentlichen Landvermessungsarbeiten, das metrische System einzuführen, sowie dass von einem weiteren Zeitpunkte ab allgemein metrische Maasse und Gewichte in den Vereinigten Staaten gelten sollen. Der Unterschied der beiden Vorschläge beruht nur in der Verschiedenheit der Einführungstermine.

* * *

In **Canada** ist ein **neues** electrisches **Beleuchtungssystem** des St. Lorenzcanals zwischen Quebec und Montreal versucht worden. Dieses System besteht darin, dass das schiffbare Bett dieses Stromes durch eine Reihe Leuchtbojen von verschiedener Farbe bezeichnet wurde, zwischen welchen die Schiffe Nachts mit voller Sicherheit verkehren können. Zur Erleuchtung dieser Bojen hat man auf dem Boden des Canals ein electrisches Cabel gelegt, an welchem sich rechts und links Leitungsdrähte nach den Bojen abzweigen. Die Bojen sind jede mit einer doppelten, von einem Korkschwimmer getragenen Lampe versehen. Der Strom wird vom Electricitätswerk in Montreal geliefert.

Einheitliche Schulzeit für die Prüflinge zum Schiffer auf grosser Fahrt.

Der von der nautischen Fachconferenz vom 30. Mai bis 3. Juni 1899 gemachte Vorschlag mit Bezug auf die Einheitlichkeit der Schiffercurse hatte bekanntlich folgenden Wortlaut:

Bei den Regierungen der Seebundesstaaten ist der Wunsch auszusprechen, dass die Dauer der Schiffercurse für grosse Fahrt nach Möglichkeit einheitlich geordnet und thatsächlich unter Berücksichtigung berechtigter Ausnahmen von den Prüflingen eingehalten wird.

Diesem Beschluss lag zweifellos die Absicht zu Grunde, der Gefahr vorzubeugen, dass in den staatlichen Navigationsschulen die sog. Pressen festen Fuss fassten. Nämlich die Privatschulen, welche ihren Schwerpunkt auf eine mechanische Behandlung derjenigen Aufgaben verlegen, die zum Bestehen der schriftlichen Prüfung nothwendig sind. Das einfachste Mittel, eine eingehendere theoretische Vorbildung durch Vertiefung des Unterrichts und eine gleichmässige Berücksichtigung aller Lehrfächer zu erreichen, wäre die Bestimmung, dass dem Examen ein gewisser Mindestbesuch einer Navigationsschule voraufgehen müsste. Verfolgt man für die letzten zehn Jahre die Ergebnisse der Prüfungen zum Schiffer auf grosser Fahrt und den Schulbesuch solcher Prüflinge, die vor dem Examen eine staat-

liche Navigationsschule besucht haben, dann erhält man folgendes Resultat: Der durchschnittliche Schulbesuch von 2825 Prüflingen zum Schiffer auf grosser Fahrt betrug drei und einen halben Monat. Wenn hiernach ein Mindestbesuch von drei Monaten durch Bundesrathsverordnung vorgeschrieben würde, dann liesse sich kaum annehmen, dass ein derartiger Erlass, weil er mit den thatsächlichen Verhältnissen im Einklang steht, auf Widerstand in den bebetheiligten Kreisen stossen könne. Und doch ist es der Fall. Wir werden später darauf zurückkommen. Unter dem Sammelnamen »betheiligten Kreisen« sind sowohl die Lehrer wie Schüler verstanden.

Da sich in der vorhin angenommenen Zeit von 10 Jahren ausser den 2825 Prüflingen von Staatsschulen auch 213 privatim vorbereitete Seesteuerleute einer Schifferprüfung unterzogen haben und da Angaben über die Anzahl der erfolgreich und nicht bestandenen Prüflinge vorliegen, ist von Interesse die oben angeregte Frage an der Hand dieses Materials zu prüfen.

Von den in einer öffentlichen Navigationsschule vorbereiteten 2825 Prüflingen haben 383 oder 14 pCt. die Prüfung nicht bestanden, während von den 213 privatim Vorbereiteten nur 22 oder 10 pCt. ohne Erfolg aus der Prüfung hervorgingen.

Das Ergebniss spricht zu Gunsten der privaten Vorbereitung. Man darf aber nicht vergessen, dass der weitaus grösste Theil der privatvorbereiteten Prüflinge aus besonders befähigten Elementen besteht, die ein grosses Interesse daran haben, sich die theoretisch geforderten Kenntnisse in möglichst kurzer Zeit anzueignen, ohne sich dabei mit solchem Wissen zu belasten, das zwar wünschenswerth zum Bestehen der mündlichen Prüfung, aber nicht unumgänglich nothwendig ist. Der Werth der mündlichen Prüfung bezw. der Einfluss, den ihr Ergebniss auf die Gesammtprüfung hat, ist bekanntlich sehr gering.

Die Zahl der Prüflinge, die wegen ungenügender Leistungen im Mündlichen überhaupt durchfallen, ist wie jeder weiss, ausserordentlich, klein und unter dieser geringen Anzahl befindet sich noch ein beträchtlicher Procentsatz, der eigentlich schon nach seinen Leistungen in der schriftlichen Prüfung hätte zurückgewiesen werden müssen dem aber noch »eine letzte Chance gegeben ist.«

In den Privatschulen ist nur zu wohl der geringe Einfluss bekannt, den das Ergebniss der mündlichen Prüfung auf die Gesammtprüfung hat, desshalb wird dort auch auf die Vorbereitung zu Gegenständen der mündlichen Prüfung kein besonderes Gewicht gelegt, während diese Themata in Staatsschulen zu den Unterrichtsgegenständen zählen und demgemäss berücksichtigt werden müssen.

Wenn nun von den Gegnern des einheitlichen Schulbesuchs einmal jedes Bedürfniss für seine obligatorische Einführung bestritten, andererseits aber behauptet wird, dass die grossen Navigationsschulen in Folge ihrer umfassenderen Organisation etc. in der Lage sind, die Vorbereitung in kürzerer Zeit zu bewerkstelligen als die kleineren Schulen, so scheint ganz besonders der letztere Einwand nicht stichhaltig.

Hierzu ein kleiner Beleg:

Ort	Steuerleute auf groser Fahrt		Schiffer auf grosser Fahrt		Von 1890 bis 1899.
	Zahl der jährlichen Prüfungen	Zahl der bestandenen Prüflinge	Zahl der jährlichen Prüfungen	Zahl der bestandenen Prüflinge	
A	4	215	4	374	
B	3	328	2	169	
C	3	304	2	199	

Aus der Zusammenstellung ergiebt sich, dass in A bei 4 jährlichen Prüfungen die Zahl der bestandenen Seesteuerleute in 10 Jahren nur $^2/_3$ derselben Zahl in B und C mit je 3 jährlichen Prüfungen ist, jedoch die Zahl der Schiffer auf grosser Fahrt in A doppelt so gross ist, wie die entsprechende in den beiden benachbarten Schulen B und C.

Die Verhältnisse werden erst durch den Zusatz verständlich, dass in A längere Steuermannscurse aber kürzere Schiffercurse als in B und C sind. Die in B und C vorbereiteten Steuermannsprüflinge haben eben später die wegen ihrer Kürze beliebten Schiffercurse in A bevorzugt.

Es sind also im Wesentlichen jene Imponderabilien, denen durch die schriftliche Prüfung nicht beizukommen ist und denen nur erfolgreich durch eine Vorschrift über einen Mindestbesuch begegnet werden kann. Berechtigte Ausnahmefälle können immerhin im Dispensationswege erledigt werden.

Von gegnerischer Seite wird der Vorschlag nach einheitlichen Schiffercursen mit dem schwerwiegenden Hinweis bekämpft, dass der Staat, wollte er die Erlaubniss zur Ausübung des Schiffergewerbes von einer bestimmten Dauer des Schulbesuches abhängig machen, unbedingt seine Befugniss als Schützer der öffentlichen Sicherheit überschreiten würde. Ebenso wie es gewiss innerhalb der Competenz des Staates liegt, wenn er von dem Führer eines mit Menschenleben und mit werthvollen Gütern besetzten Schiffes den Nachweis bestimmter Kenntnisse beansprucht, muss es ihm, dem Staat, vollkommen gleichgiltig sein, wo und wie sich der betr. Schiffsführer jene Eigenschaften aneignet.

Selbstverständlich ist durch diese Argumentation die Frage noch vollständig unbeantwortet geblieben, ob durch Privatschulen der Unterricht verflacht wird und ob es erwünscht sei, wenn die Prüflinge vorher einen längeren Schulbesuch genossen haben. Man kann zweifellos Gegner einer durch den Staat festgelegten Dauer des Schiffercurses sein und dabei doch rückhaltslos anerkennen,

dass die Vorbereitung zum Examen durch Pressen für den Prüfling nicht nützlich ist. Theilt der Staat diese Ansicht, dann ist er wohl befugt, die Verhältnisse durch Verschärfung der Prüfungs-Vorschriften nicht aber dadurch zur Gesundung zu bringen, dass er einen bestimmt langen Schulbesuch vor dem Ablegen der Schifferprüfung vorschreibt.

Wir fordern die Leser nun auf, zu dem Vorschlage und seiner Bekämpfung Stellung zu nehmen. Möglichst jede Ansicht, sofern sie sachlich ist, wird Aufnahme finden.

Der Preis der Schiffe.

In der letzten Nummer des »Mouvement Maritime« von Antwerpen finden sich über den Preisniedergang von Schiffsräumte mehrere sehr beachtenswerthe Mittheilungen:

Ein Dampfer von 4600 T. d. w., 1889 erbaut, Schnelligkeit 11 Knoten, in öffentlicher Versteigerung im vorigen August für 30 000 £ verkauft, wurde soeben ein zweites Mal für 18 000 £ verkauft. Ein kürzlich vom Stapel gelaufener, auf der Werft mit 56 000 £ bezahlter Dampfer von 7000 T. d. w. wurde vor einigen Tagen für 48 000 £ verkauft; es ist wahrscheinlich, dass wenn gegenwärtig dieses Fahrzeug wieder verkauft werden müsste, man nur 44 000 oder 43 000 £ dafür erhalten würde. Ein Dampfer von 3000 T. d. w. ganz neu, wurde im vergangenen Monat für 23 000 £ verkauft, während er vor einem Jahre mit 30 000 und 31 000 £ bezahlt wurde.

Ein neuer Dampfer von 4500 T. d. w. wurde vor einem Jahre für 42 000 £ verkauft; gegenwärtig könnte man kaum hoffen, mehr als 23 000 £ dafür zu erhalten.

Ein 3 Jahre alter Dampfer von 6250 T. d. w., der gegenwärtig für 32 000 £ angeboten wird, hätte im vorigen Jahre wahrscheinlich 46 000 £ eingebracht.

Zu Anfang des Winters 1900 würden die englischen Werften den Bau eines Dampfers von 5500 T. d. w. 22 Fuss Tiefgang und mit einem Verdeck nicht für weniger als 45 000 £ begonnen und ausserdem für die Lieferung eine Frist von 12 oder 14 Monaten gefordert haben; es ist sehr wahrscheinlich, dass man, wenn man ein derartiges Fahrzeug verkaufen müsste, man in diesem Augenblick kaum mehr als 35 000 £ dafür erhalten würde.

Wie wir bereits sagten, ist der Verkauf von Schiffen aus zweiter Hand schwieriger als der Verkauf neuer Schiffe: Ein im Jahre 1894 erbauter Dampfer von etwa 4400 T. d. w., der vor einem Jahre gegen 32 500 £ werth war, würde in diesem Augenblick nicht für mehr als 23 000 £ verkäuflich sein.

Ein 1899 erbauter Dampfer von 3550 T. d. w., für welchen 34 000 £ im September 1900 abgelehnt wurden, wird gegenwärtig für etwa 24 500 £ zum Kauf angeboten.

Ein 1899 erbauter Dampfer von 3200 T. d. w., der vor zwölf Monaten für 18 000 £ verkauft wurde, und für welchen der Besitzer kurze Zeit nachher 20 000 £ ablehnte, ist soeben für 11 200 £ verkauft worden.

Die Geringfügigkeit dieser thatsächlich gebotenen Preise haben der Thätigkeit der Werften ein schnelles Ende bereitet; die Bestellungen werden in England selten. Die Menge der in diesem Augenblick zum Kauf gestellten Schiffe ist eine derartige, dass vor einigen Tagen ein ganz neues Schiff von 3000 T. für einen um 2000 £ niedrigeren Preis als dem von einer Werft für den Bau des Schiffes verlangten, angeboten wurde.

Unsere Collegin bringt andererseits hierunter Angaben über den englischen Schiffsbau und den Preis der Fahrzeuge.

Wir haben bereits darauf hingewiesen, dass der englische Schiffsbau, nachdem er eine Periode beispielloser Blüthe durchgemacht, der allgemeinen Krisis, an der die Industrie in diesen Augenblick leidet, seinen Tribut zu zahlen beginne*). Im District von Newcastle besteht der einzige, seit einem Monat erhaltene Auftrag in zwei, für die Legung von Cabeln bestimmte Schiffe; dieser Auftrag ist von der »Eastern Extension and China Telegraph Company« ertheilt worden. Das heisst soviel, dass Bauaufträge für gewöhnliche Schiffstypen vollständig fehlen.

Aus Newcastle theilt uns ein Correspondent vom 20. ds. Mts. ein Beispiel des Preisrückganges für Schiffe mit. Ein zwei Jahr altes Schiff von 6000 T. ist für 32 000 £ zu verkaufen. Es wurden 30 000 £ oder 5 £ pro Tonne geboten. Vor zwei Jahren war dieses Schiff zum Preise von 7,10 £ pro Tonne geliefert worden und im vorigen Jahre wurde es für 50 000 £ auf den Markt gebracht.

Allerdings sind, wie wir bereits bemerkt, Fahrzeuge von 6000 T. Typen, aus denen in diesem Augenblick schwer Nutzen zu ziehen ist; sie können im transatlantischen Handel den Kampf gegen die grossen Dampfer von 10 bis 12 000 T. nicht aufnehmen und haben für die von Schiffen, deren Gehalt von 1500 bis 6000 T. wechselt, betriebene Küstenschiffahrt zu grosse Verhältnisse.

*) Hierzu ist zu bemerken, dass der Raumgehalt der im Bau befindlichen Schiffe (am 31. December 1901) von 1 350 205 Br.-R.-T. auf Bestellungen aus einer Zeit wirthschaftlichen Aufschwungs zurückzuführen ist. So waren beispielsweise in Newcastle, auf das der Herr Verfasser hinweist, 257 919 Br.-R.-T. am Anfang des Jahres im Bau. D. R.)

Die Rettung des in der Südsee gestrandeten deutschen Lloyddampfers „München“,

Von Jachmann, Corvettencapitän a. D., Berlin.

(Schluss.)

Es wurde am Nachmittag ein Stahltau von der Back nach dem auf dem Ostriff quer ab vom Bug der »München« ausgelegten Warpanker ausgebracht, welcher schon früher für alle Fälle dort verankert worden war. Dieses Stahltau wurde nach dem Passiren der »Natuna« nach See steif gefiert. Da achteraus von »München« tiefes Wasser lag, war an ein Abfieren mittelst Anker nicht zu denken. »Natuna« nahm daher um 4 h Nachmittags eine Schlepptrosse vom Heck der »München« an Bord und schleppte nun während des Hochwassers mit äusserster Kraft das Schiff achteraus. Nach einstündigem Arbeiten kam der Dampfer um 5 h frei vom Riff. Die »München« fierte sich nun mittelst des Stahltaues am Warpanker dicht an das Ostriff heran, während die »Natuna« nach Backbord ausscher, um das Heck der »München« soweit als möglich nach der Luvseite hinaufzuschleppen. Durch äusserst geschickte Manöver, welche die glänzende Manövrirkunst des Capitäns der »Natuna« zeigten, gelang es die »München« glücklich in den Hafen von Tomil hineinzuschleppen, wo sie um 6½ Uhr Nachmittags an einer schon vorher ausgelotheten und durch Bojen bezeichneten Stelle in der südlichen Bucht des Hafens zu Anker ging. Mit dieser Wiederabbringung war der erste Theil der Aufgabe gelöst, welche sich der Lloyd-Inspector Meissel gestellt hatte.

»Natuna« legte sich noch an demselben Abend an Backbordseite der »München« längsseit, um die Verbindung zwischen ihrem Hauptkessel mit den Pumpen auf der »München« durch Schläuche herzustellen. Diese Pumpen, welche das eindringende Wasser zu bewältigen hatten, erhielten nunmehr ihren Dampf von der »Natuna«, deren Besatzung jetzt zur Verfügung der »München« stand. Nach dem Flottwerden war der Schornstein der »München« wieder annähernd in seine frühere Stellung zurückgegangen, was darauf schliessen liess, dass der Schiffskörper seine alte Form allmählich wieder bekam. An den beiden folgenden Tagen wurde der Schiffsboden durch Taucher untersucht, welche an den Stellen, wo sie der beständigen Dünung wegen nicht hatten hinkommen können, sehr schwere Beschädigungen fand: Der Rudersteven war verbogen und zweimal gebrochen, Achtersteven unter der Sternbüchse gebrochen, verschiedene Nähte auf den Kielplatten abgebogen, der Kiel in seiner Längsachse etwa 30° nach rechts gedreht und vor dem Achtersteven nach Steuerbord abgebogen. Die schwerste Beschädigung aber war ein unter dem Schraubenwellentunnel befindliches 25 Fuss langes und 4 Fuss breites Loch, das dadurch entstanden war, dass die über dem Kiel sitzenden Plattengänge ganz losgedrängt und nach aussen abgebogen waren. Der Wellentunnel war glücklicherweise noch unbeschädigt und konnte daher noch wie ein Doppelboden wirken; im Uebrigen hatte die »München« keinen Doppelboden. Nachdem das Leckwasser soweit abgenommen hatte, dass man den Maschinen- und Kesselraum betreten konnte, fand man, dass das wasserdichte Schott vor dem Wellentunnel 100 mm durchgebogen war. Die wasserdichte Thür dieses Schotts war ebenfalls etwa 40 mm von der Schliessfläche im Bogen abgedrückt, und da sie oben und unten nur noch 4—5 mm in den Führungsleisten stand, so konnte sie jeden Augenblick brechen. Dies war das noch vorhandene Hauptleck, das etwa 800 Tonnen Wasser stündlich in das Schiff eindringen liess. In dem engen Raume beim Drucklager herrschte in Folge dessen eine starke Strömung und ein Arbeiten von mehreren Personen war unter diesen Umständen sehr gefährlich. Man versuchte, um das Lecken der Schottthüre zu vermindern, mit Twist, Werg, Strohsäcken und ähnlichen Mitteln das Leck zu verstopfen, aber ohne Erfolg. Da die Schottthür jeden Augenblick brechen konnte und dann das Schiff unbedingt verloren war, musste diese um jeden Preis und zwar so schnell als möglich abgestützt werden. Diese Arbeit, welche zur grössten Zufriedenheit gelang, konnte von den drei Obermaschinisten nur mit höchster Lebensgefahr ausgeführt werden. Das Abstützen der Thür geschah durch vier zwölfzöllige Balken und Rundhölzer von über 15 Fuss Länge als Stützen zwischen der Thür und dem Condensator, nachdem zwei zehnzöllige Balken in verticaler Richtung auf die Thür gelegt worden waren. Der Tunnelschott wurde nun in seine alte Lage zurückgebracht und nunmehr die Schottthür abgedichtet.

Inzwischen wurde an Land mit der Herstellung einer grossen Leckmatratze begonnen, womit man das 25 Fuss lange und 4 Fuss breite Loch unter dem Wellentunnel derart zu bedecken beabsichtigte, dass bei stampfendem Schiffe die Tunneldecke entlastet wurde. Von dem Commando des in Yap inzwischen eingetroffenen Kreuzers »Seeadler« wurde hierbei in sehr entgegenkommender Weise Hülfe geleistet. Diese Leckmatratze wurde mit Sturmsegeln, einem Marssegel des »Seeadler« und Rosshaarmatratzen aus den Beständen der »München«, »Natuna« und »Wongkoi« in sehr praktischer Weise hergestellt. Sie war 12 m lang und 9 m breit nach ihrer Fertigstellung und hatte ein Gewicht von 2½—3 Tonnen.

Nachdem das Tunnelschott und die wasserdichte Thür abgedichtet war und das Schiff am 7. Mai so weit gelenzt war, dass das jetzt noch vorhandene Leckwasser mit den Centrifugalpumpen nicht mehr gelenzt werden konnte, war die nächste Aufgabe, die eigenen Schiffspumpen in Stand zu setzen und die Kesselanlage des Schiffes in Betrieb zu setzen. Nachdem die Pumpen in den verschiedenen Räumen nach einander in Betrieb gesetzt worden waren, konnte der Wasserstand in den Bilgen auf 30—50 cm heruntergelenzt werden. Der Tiefgang des Schiffes betrug nunmehr vorn 5.83 m, hinten 6.7 m.

Die »München« brauchte jetzt von der »Natuna« keinen Dampf mehr zu entnehmen, die Rohrverbindungen mit derselben wurde daher gelöst. Man begann nun mit der Reinigung der zugänglichen Bilgen, um ein Verstopfen der verschiedenen Saugerohre zu verhüten und um eine Untersuchung des Schiffsbodens zu ermöglichen. Diese Untersuchung ergab Folgendes: Im Maschinenraum an Backbord sowie im hintern Querbunker wurden starke Verbeulungen in den Platten gefunden, ferner war das Schott zwischen dem Kesselraum und dem vorderen Bunker sehr stark verbeult und beschädigt, wodurch es die Eigenschaft eines wasserdichten Schiffes vollständig verloren hatte. Auch die Spanten im Kesselraum waren schwer beschädigt. Eine weitere Untersuchung des Schiffsinnern war nicht möglich, weil die Bunker mit 800 Tonnen Kohlen gefüllt waren, welche nicht gelöscht werden konnten.

Nachdem man die beiden Doppelenderkessel untersucht und ausser kleinen Beschädigungen der Armatur in gutem Zustande befunden hatte, wurden sie gereinigt und zum Betrieb hergerichtet. Die Rohrleitungen aller Schiffskessel wurden nunmehr durch Ventilabschlüsse mit einander verbunden, um jeden Kessel benutzen zu können. Das Handruder war vollkommen gebrochen, es musste daher das schwerbeschädigte Ruder durch Taljen mit der Hand von einer Seite zur andern gelegt werden, was naturgemäss nur langsam geschehen konnte. Für die Rudermaschine wurde eine neue Dampfleitung gelegt, die Maschine dann probirt und in Ordnung befunden. Da der gebrochene Rudersteven durch ein Hartlegen des Ruders bis zu 30° zu sehr beansprucht worden wäre, wurde die Armaturvorrichtung der Rudermaschine auf 22° festgesetzt. Das Ruder wurde darauf mit Dampf probirt und functionirte zur Zufriedenheit.

Am 9. Mai wurde alsdann die an Land fertig gestellte grosse Leckmatratze mit grosser Mühe durch Taucher unter

das Schiff gebracht, sodass die Mitte der Matratze unter den Kiel kam, und das grösste Leck vollständig bedeckte. Die Ketten, welche die Matratze hielten, wurden dann eisensteif gesetzt und am Schiffskörper befestigt. Am 11. Mai war man mit dieser schweren Arbeit fertig geworden. Die Matratze sollte zur Entlastung des Schraubentunnels beim Stampfen des Schiffes auf See dienen. Da man aber während der langen Ueberführung der »München« von Yap nach Hongkong, eine Strecke von 1600 Seemeilen, mit allen Eventualitäten der Seereise rechnen musste, hielt man die getroffene Sicherheitsmassregel noch nicht für ausreichend und sicherte das schwere verletzte Hinterschiff noch durch ein mächtiges Holzschott aus dreizölligen Planken, welches quer durch den vierten Laderaum bis zum Unterdeck geführt und abgestützt wurde. Ebenso wurde der Schraubentunnel in seiner ganzen Länge nach den Seiten und nach oben durch Balken und Planken kräftig abgestützt, welche das Commando des »Seeadler« zur Verfügung gestellt hatte. Um unbedingt sicher zu gehen, falls der Schraubenwellentunnel oder die hintere Aussenhaut immerhin noch brechen sollte, wurde das hölzerne Unterdeck im vierten Raume gegen das eiserne Hauptdeck abgestützt. Die Schraubenflügel wurden nicht abgenommen, weil das Schiff in dem schwer beschädigten Zustande hinten nicht so weit gehoben werden konnte, um die Flügel abnehmen zu können, zumal der Wellentunnel auch noch mit Wasser gefüllt war. Das Abnehmen der Schraubenflügel durch Taucher aber hätte zuviel Zeit beansprucht. Es wurde daher die Niederdruckkurbel der Maschine auf den unteren todten Punkt gedreht und nach beiden Seiten sicher im Fundament abgestützt, um ein Rotiren der Schrauben und der Welle während der Ueberfahrt zu verhindern. Die an Deck stehenden Kessel, sämmtliche Pumpen und Rohre wurden noch besonders gut durch Stützen gesichert, die Rohrleitung zur Dampfpfeife wurde gelegt, um während der Fahrt Signale geben zu können, und die Dampfpfeife zum Gebrauch fertig gemacht. So war von dem Maschinenpersonal das Menschenmögliche zur Sicherheit des Schiffes während der Ueberfahrt in umsichtigster Weise geleistet worden.

Das seemännische Personal traf inzwischen ebenfalls alle Vorbereitungen zur Seereise. Das an Land geschaffte Inventar wurde zum Theil wieder an Bord genommen, acht Bootsdavits eingesetzt und die vier dazu gehörigen Boote aufgeheisst. Zwei Boote blieben in Yap zurück, um die geschlippten und verlorenen Bug- und Warpanker nebst deren Ketten und die verschiedenen Stahltrossen und Leinen wieder zu fischen und zu bergen. Die übrigen Boote, Davits und Inventarien wurden auf die Dampfer »Wongkoi« und »Natuna« verladen. Die beiden Dampfer machten nun Alles klar zum Schleppen und nahmen Kohlen und Wasser über. Lloyd-Inspector Meissel schiffte sich auf der »München« ein. Leider konnte »Seeadler« das schwer verletzte Schiff wegen anderweitiger Dispositionen nicht nach Hongkong begleiten, um das Inspector Meissel das Commando gebeten hatte. Trotzdem wurde die Ueberfahrt beschlossen, ein neues glänzendes Zeugniss von dem Muth und der Pflichttreue des Führers und aller Betheiligten.

Am Morgen des 15. Mai legte sich »Natuna« längsseit der »München«, um die Manila-Schlepptrosse an Bord zu nehmen, auf welche die Backbordankerkette der »München« geschäkelt war, der Dampfer »Wongkoi« ging in der Nähe luvwärts zu Anker, um vor dem Herausschleppen das Heck der quer vor dem Fahrwasser liegenden »München« nach der Luvseite aufzuhieven. Die Abfahrt wurde auf die Zeit des niedrigsten Wasserstandes festgesetzt, weil man mit der Möglichkeit des Strandens rechnen musste. Um 11¾ Uhr lichtete die »München« Anker, und gleichzeitig wurde das Heck vom »Wongkoi« abgehievt. Nachdem so die »München« in die richtige Lage zum Hereinschleppen gebracht worden war, schleppte die »Natuna« an, die Kante des Westriffs wurde in kaum 5 m Abstand glücklich passirt und um 1 h Nachmittags die zur Kennzeichnung der Duero-Bank ausgelegte Boje. Die Schiffe befanden sich glücklich in See. Beim Stecken der Ankerkette brach die Manilaleine der »München«, welche auf die Ankerkette geschäkelt worden war, sie wurde nunmehr durch eine Stahltrosse vom »Seeadler« ersetzt. Nach dieser unangenehmen Unterbrechung wurde um 3½ h Nachmittags die Fahrt südlich von Yap fortgesetzt und die Balintangdurchfahrt zwischen Luzon und Formosa genommen. »Natuna« schleppte bei leichtem Nordostwind und Dünung mit einer Fahrt von 5 Knoten, während sich »Wongkoi« als Begleitschiff von der Backbordseite von »München« hielt. Am andern Mittag löste »Wongkoi« die »Natuna« im Schleppen ab, konnte aber in den nächsten Tagen auch nur eine mittlere Fahrt von 5¼ Knoten erreichen, weil seine Schraube zu hoch aus dem Wasser lag. Daher legte sich »Natuna« vor »Wongkoi« und schleppte nun als vorderstes Schiff, nachdem sie die Ankerkette der »Wongkoi« mit einer Manilaschlepplcine an Bord genommen hatte. Es wurde nunmehr eine Fahrt von 6½ Knoten durch das Wasser erreicht.

In den nächsten Tagen hatte man starken Gegenstrom, die Balintang-Inseln wurden südlich passirt und am 24. Mai Abends liefen die Schiffe in die China-See ein. Von hier hatten sie bis Hongkong mässigen Seegang, der Wind war vorherrschend nordöstlich, aber auch unbeständige Winde und heftige Regengüsse kamen vor.

Am 27. Mai, 6 h Abends, wurde Waglan-Leuchtthurm passirt und eine Stunde darauf in der Lima-Passage gestoppt, wo die »München« und »Natuna« zu Anker gingen.

Inspector Meissel fuhr mit dem »Wongkoi« nach Hongkong voraus, um die Ankunft der beiden Schiffe anzumelden. Die Ueberfahrt der »München« hatte 12½ Tage gedauert und war auf der ganzen 1600 Seemeilen betragenden Strecke mit einer mittleren Gesbhwindigkeit von 5.4 Knoten zurückgelegt worden.

Am nächsten Morgen nahm »Natuna« die »München« wieder ins Schlepptau und erreichte glücklich Hongkong, wo die »München« am 28. Mai im Hafen zu Anker ging. —

Das zweimalige Abbringen des langen Schiffes unter sehr gefährlichen Umständen, das Abdichten, wodurch es seine Schwimmfähigkeit wieder erlangte und die Ueberfahrt von Yap nach Hongkong ist eine der glänzendsten Thaten seemännischer Tüchtigkeit, Pflichttreue und von männlichem Heroismus, welche wohl Anspruch hat in den weitesten Kreisen des deutschen Vaterlandes und der Welt überhaupt bekannt zu werden. Möge es unserm Vaterlande auch in Zukunft nie an so tüchtigen, opfermuthigen Seeleuten, Maschinisten und Heizern fehlen, welche die Worte des geistreichen Franzosen wahr gemacht haben, mit denen er die Charactereigenschaften der »Königlichen« Seeleute ebenso geeignet wie richtig bezeichnet hat: Héroique sans le savoir, sublime sans s'en douter. —

Mittheilungen von nautischem Interesse,

kurze Angaben aus den neuesten Consulats- und Capitäns-Fragebogen.*)

Gironde-Mündung. Capt. Joh. Braue, Vollschiff »Fidelio« berichtet: Ansegelung der Gironde-Mündung: Bei stürmischem Wetter muss man sehr vorsichtig sein, weil dann keine Lootsen draussen sind; man drehe dann rechtzeitig etwa 60 Sm. vom Coubre-Leuchtthurme bei, und hüte sich, dem Rochebonne-Riffe nahe zu kommen. Bei Sturm aus NW ist auf der Gironde-Barre alles eine Brandung, die Tonnen sind dann schwer zu finden. Ist man gezwungen, ohne Lootsen einzusegeln, so sehe man zu, den Nordpass zu erreichen, weil man

*) Mitgetheilt von der Deutschen Seewarte in ihrer Nordatlantischen Wetterausschau für Januar 1902.

mit einem tiefgehenden Schiffe den Matelier-Pass nicht bei letzter Ebbe benutzen kann; doch vertieft sich der Matelier-Pass schnell, während der Nordpass seichter wird. Bei nördlichem Winde muss man beim Einsegeln gut Luv halten, »Fidelio« erhielt einen Pauillac-Lootsen im See, der das Schiff bis nach Blaye brachte. Die Barre wurde eine Stunde vor Eintritt der Fluth passirt; die Ebbe steht Süd etwa 3 Sm in der Stunde, die Fluth setzt nach Lootsenangabe Nord ebenso stark bis zu halber Fluth, dann bis Hochwasser recht lange der Fahrrinne. Sämmtliche Landmarken sind sehr gut auszumachen. Der Schein des Coubre-Feuers wurde nur auf annähernd 35 Sm. Abstand bei klarem Wetter gesehen. Tiefgang beim Einlaufen 6.4 m.

La Roque bei Blaye (Gironde). Capt. Braue war zum dritten Male in Blaye, wo das Fahrwasser immer mehr versandet; er musste dieses Mal unterhalb von La Roque ankern. Der Ankerplatz von La Roque ist schlecht, der Grund ist sehr lose, die Anker halten nicht. »Fidelio« musste zweimal die Anker verlegen und sich stromaufwärts treiben lassen. Tiefgang des Schiffes war 6.4 m. Der Lootse hatte das Schiff zu weit vom Lande vertäut; man muss so dicht unter Land ankern, dass das Schiff eben frei schwingt, denn die grössten Wassertiefen sind dicht unter Land. Auf jedem Anker muss eine gute Boje sein. Schleppdampfer wurde von der Richard-Rhede bis nach La Roque und zurück bis Pauillac benutzt. Schlepplohn betrug dafür 1529 Fr. Lootsengeld im Ganzen 522 Fr. Die gesammten Unkosten für das 1259 R.-T. Br. grosse Schiff betrugen 9400 Fr. Das Löschen und Laden geschieht in La Roque mit Leichtern; da »Fidelio« allein am Platze war, konnten täglich 600—700 Fass gelöscht werden, sonst nur etwa 240 Fass. Sandballast kostet etwa 2 Fr. pr. T., täglich können 140 T. geliefert werden. Wasserboot ist vorhanden, »Fidelio« zahlte 100 Fr. Wassergeld. Ser guter und preiswürdiger Proviant wird im Leichter von Bordeaux geschickt, wofür 50 Fr. Leichtergeld zu zahlen ist. Zollbehandlung ist gut.

Montreal. Zwei neue Quais sind fertiggestellt worden, der dritte, sowie die Erhöhung der Uferanlagen sollen im nächsten Jahre 1902 vollendet werden. Der Hafen war im Jahre 1900 vom 1. Januar bis 21. April und vom 10. bis 31. Decbr. durch Eis gesperrt, im Jahre 1901 vom 1. Januar bis 27. April und vom 6. December an. Kohlenpreis für Bunkerkohlen (1901) $ 3.75 die Tonne.

Manchester (England). Zwei neue Lootsendampfer sind in Dienst gestellt worden, zwei weitere sollen folgen, so dass die Lootsenkutter ganz eingehen werden. Ein neues Dock, an der Stelle des Sandon-Beckens und Wellington-Docks, das Schiffen bei halber Tide das Einlaufen gestattet, wird gebaut. Die drei Einfahrten sollen 30, 24 und 12 m breit werden, die Schwellen in den Haupteinfahrten sollen 6.2 m tiefer liegen, als die Schwelle des alten Docks. Ein neues Trockendock, das über 300 m lang und in der Einfahrt 28.5 m breit werden soll, wird gebaut, die Schwelle soll 5.5 m tiefer als die Schwelle des alten Docks liegen. Dies Dock soll das grösste der Welt sein.

Seeamtsverhandlungen.

Seeamt zu Hamburg.

Unfall an Bord des deutschen Dampfers ‹Meto›. Der Dampfer »Meto« war am 27. November 1900 mit Stückgütern von Sydney nach Brisbane abgegangen. Nachdem er einige Stunden in See gewesen war, versagte die Speisepumpe des Kessels, sodass der vorschriftsmässige Wasserstand in demselben nicht gehalten werden konnte. Die Maschine wurde sofort gestoppt und der Dampfer kehrte unter Segeln nach Sydney zurück und trat dann nach beschaffter Reparatur am 13. December 1900 eine Reise via Brisbane nach Neu-Guinea an, für welche Fahrt ein anderer Maschinist angenommen worden war. Gleich nach Antritt der Reise trug dieser in das Journal ein, dass die Pumpen und der Ejektor nicht in Ordnung seien und die Maschine sehr stark schlage. Der Dampfer wurde dann so leck, dass die Maschinenpumpen das eindringende Wasser nur schwer bewältigen konnten. Später stellte sich dann noch heraus, dass Theer und Pech, die zum Dichten des hölzernen Speisewassertanks benutzt worden waren, in die Speisepumpe gerathen und diese unbrauchbar gemacht hatten. In Brisbane ist der Dampfer dann von einem englischen Marine-Ingenieur besichtigt und das Ergebniss an das hiesige Seeamt übermittelt, worauf durch ein Gutachten eines hiesigen Sachverständigen ein Urtheil dahin lautend abgegeben worden ist, dass die Maschine des Dampfers »Meto« sich auf beiden Reisen in einem schlechten Zustande befunden habe, und dass der Dampfer daher nicht seetüchtig gewesen sein könne. Am 19. December 1900 hat der Dampfer auch noch einen Cylinderdeckelbruch erlitten, so dass er sich von dem Küstendampfer »Conovarro« in Brisbane einschleppen lassen musste, der hierfür 250 £ verlangte. Darüber, dass sich auf dem erst kurz vorher von der Neu-Guinea-Comp. angekauften Dampfer »Meto«, der früher unter englischer Flagge den Namen »Edina« führte, ein Capitän, ein Steuermann und ein Maschinist mit englischen Patenten befunden haben, hat der deutsche Consul mitgetheilt, dass trotz aller Bemühungen es nicht möglich gewesen sei, deutsche Schiffsofficiere zu bekommen.

Der Reichscommissar führte aus:

»Die Maschinenschäden an Bord des Dampfers »Meto« seien offenbar durch Dienstversäumniss der leitenden Maschinisten erfolgt. Wären die Maschinisten Deutsche gewesen, so würde er, der Reichscommissar, einen Antrag auf Patententziehung gegen diese Leute gestellt haben; jetzt sei dies aber nicht möglich. Es liege im Interesse der deutschen Schiffahrt, dass an Bord von unter deutscher Flagge fahrenden Schiffen sich nur solche Capitäne, Steuerleute und Maschinisten befänden, die mit einem deutschen Befähigungszeugniss versehen seien.«

Der Spruch des Seeamts lautete:

»Die Maschinenschäden, die der Dampfer »Meto« im November und December 1900 auf der Reise von Sydney nach Neu-Guinea erlitten hat, sind, soweit aus den Acten ersichtlich ist, auf den schlechten Zustand der Maschine und die Unfähigkeit der leitenden Maschinisten Maloney und Mac Erlene zurückzuführen, die beide ein deutsches Patent nicht besitzen. Nach Auskunft des Generalconsuls in Sydney war ein deutscher Maschinist, der hätte angemustert werden können, nicht vorhanden.« (H. B.-H.)

Schiffbau.

Bauaufträge.

Von der Hamburger Segelschiffrhederei Fr. Laeisz ist der Geestemünder Schiffswerft Joh. C. Tecklenborg, A.-G., der Bau eines **Viermasterschiffes** von 4500 T. Tragfähigkeit in Auftrag gegeben. Bekanntlich hat die genannte Werft der Firma Laeisz schon eine ganze Reihe als Schnellsegler bekannte Schiffe geliefert.

* * *

Die Dampffischerei-Gesellschaft »Nordsee« in Nordenham hat, wie die »Prov.-Ztg.« erfährt, bei der Schiffswerft von G. Seebeck A.-G. **6 neue Fischdampfer** in Auftrag gegeben. Sie sollen nach demselben Typ erbaut werden, wie die vier Fischdampfer, die gegenwärtig für die genannte Gesellschaft

auf der Seebeck'schen Werft bereits im Bau begriffen resp. fertiggestellt sind.

* * *

Stapelläufe.

Am 5. Februar fand auf der Schiffswerft »Neptun« in Rostock der Stapellauf des für die »Deutsche Levante-Linie«, Hamburg, bestimmten Dampfers (Baunummer 204) »**Patmos**« statt. Die Dimensionen des als Einschraubenschiff gebauten Dampfers sind 280' × 40' 4" × 21'. Das Schiff ist nach den Regeln des Germanischen Lloyd, Classe 100 A 4 L mit Eisverstärkungen gebaut und erhält einen Zellendoppelboden für Wasserballast zur erhöhten Stabilität und 6 wasserdichte Schotten, die bis zum Hauptdeck reichen und das Schiff in sieben Abtheilungen zerfallen lassen. Da das Schiff für die Frachtfahrt vorgesehen ist, sind auch die entsprechenden Vorrichtungen hierzu getroffen: 6 Luken, zu deren Bedienung 7 ausserordentlich starke zweicylindrige Dampfwinden auf dem Deck placirt werden, die an ca. 15 Ladebäumen das Löschen und Laden des Schiffes bewirken. Die Maschinenanlage besteht aus der Hauptmaschine, zwei Kesseln und den nöthigen Hülfsmaschinen. Die Abmessungen der Triple Compound-Maschine sind folgende: Durchmesser des Hochdruckcylinders 530 mm, des Mitteldruckcylinders 900 mm, des Niederdruckcylinders 1400 mm, der gemeinsame Hub beträgt 900 mm. Zur Dampfentwickelung dienen zwei grosse Kessel von etwa 320 qm Heizfläche 3950 mm Durchmesser, und 3070 mm Länge mit Wellrohren. Diese Anlage wirkt mit etwa 850 Pferdekräften bei 12 Atmosphären Dampfdruck und etwa 70 Umdrehungen in der Minute auf eine im Schraubenbrunnen des Hinterstevens arbeitende Schraube, die dem Schiffe die Geschwindigkeit von etwa 9—10 Knoten verleihen wird. Es ist dies Schiff das erste von zwei gleichen Schwesterschiffen, die sich ebenfalls auf der Werft im Bau befinden.

* * *

Am Donnerstag, den 6. Februar konnte auf der Werft der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft die zweite Hälfte des für Herrn H. C. Stülcken Sohn, Hamburg, erbauten **Schwimmdocks** ins Wasser gelassen werden. Dieselbe wird ebenfalls, wie s. Zt. die erste Hälfte, durch den Kaiser Wilhelm-Canal nach Hamburg geschleppt werden. In Verbindung mit jener bildet dieselbe alsdann ein Dock von 280' 7" Länge, 80' 6" Breite, dessen Pontons 9' 6" Tiefe besitzen und ist im Stande, Schiffe bis zu 3400 T. d. w. zu heben, während jede Hälfte solche bis zu 1700 T. d. w. trägt. Die Dockung wird durch 4 Centrifugalpumpen (2 auf jeder Hälfte) bewirkt und erfordert nur eine gute Stunde Zeit.

* * *

Von den Howaldtswerken Kiel ist am 8. Februar das Schulschiff der Kaiserlich Russischen Flotte »**Okean**« vom Stapel gelaufen. Seine Abmessungen sind: 490' × 57' × 25'. Volles Deplacement 11 900 T. Ladefähigkeit (incl. Kohlenbunker) 5600 T. Das Schulschiff ist für die Russische Regierung gemäss den Forderungen des Marine-Technischen Comitees und unter Aufsicht der vom Marine-Ressort dazu bevollmächtigten Personen gebaut. Die officielle Grundlegung fand am 28. Mai 1901 statt. Die Bestimmung des »Okean« ist, für die Russische Flotte erfahrene Maschinisten und Heizer auszubilden im Bestande von 750 Mann pro Jahr und gleichzeitig, um diese Aufgabe billiger zu gestalten, Kronsgüter aus dem Baltischen Meere nach dem fernen Osten und vice versa zu befördern. Zur Erreichung des erstgenannten Ausbildungszweckes wird der »Okean« mit den modernsten Mechanismen und mit Wasserrohrkesseln 4 verschiedener Systeme ausgerüstet; für den Transportzweck sind 4 Laderäume von circa 180 000 Kubikfuss zur bequemen Unterbringung von 4000 T. Ladung vorhanden. Als Vorrichtungen zum Laden und Löschen dienen 8 Dampfwinden nebst Ladebäumen und 2 Temperley-Transporteure. Die Kohlenbunker fassen ausserdem 1600 T. Der Hauptmechanismus besteht aus 2 vertikalen Maschinen dreifacher Expansion mit je 4 Cylindern und einer Totalleistung von mindestens 11 000 IHP. Die Haupt- und Hülfsmaschinen sind grösstentheils in den Maschinenwerkstätten der Howaldtswerke hergestellt worden. Die Wasserrohrdampfkessel werden in zwei Gruppen aufgestellt, jede derselben in einem besonderen Raume. Eine der Kesselgruppen besteht aus 2 Systemen weitrohriger Kessel: 6 Kesseln Belleville und 6 Kesseln Niclausse; die andere Gruppe aus 2 Systemen engrohriger Kessel: 3 Kesseln Yarrow und 2 Kesseln Schulz-Thorneycroft. Die totale Heizfläche aller Kessel beträgt 34 500 Quadratfuss; sie soll genügend sein für volle Dampfproduction bei der für 18 Knoten Fahrtgeschwindigkeit erforderlichen Maschinenkraft bei »normalem Zuge«; ausserdem jedoch sind Ventilatoren für künstlichen Zug bis zu 2 Zoll Druck vorgesehen. Der Dampfdruck in den Kesseln beträgt 300 lbs. in den Maschinen 250 lbs. Auf dem »Okean« sind Räumlichkeiten für 25 Officiere und 700 Mann Commando vorhanden. Ausserdem ist auch eine Kühleinrichtung vorhanden, welch letztere einen Raum von 2000 Kubikfuss bis auf —3° C. in den Tropen bringen und kühlhalten und ausserdem den Tagesbedarf an Eis produciren kann. Die Zahl der Dampf- und Ruderboote beträgt 14, unter ihnen 4 mit Dampfbetrieb und 5 mit anderen mechanischen Motoren.

* * *

Auf der Werft der Oderwerke zu Stettin-Grabow hat am 8. Februar der Stapellauf eines im Auftrag der Stettiner Dampfschiffs-Gesellschaft J. F. Bräunlich, G. m. b. H., für die Linien Stettin—Sassnitz—Trelleborg neuerbauten Doppelschrauben-Schnelldampfers stattgefunden. Das Schiff erhielt den Namen »**Odin**«. Es ist aus Stahl nach den Vorschriften des Germanischen Lloyd + 100 A 4 K für grosse Küstenfahrt, E mit Eisverstärkung gebaut, als Zweimastschooner getakelt, 72 m lang, 10,30 m breit und 4,35 hoch. Als Hauptmaschine erhält der »Odin« zwei Dreifach-Expansionsmaschinen, die dem Schiff bei 2200 ind. Pferdekräften eine Mindestgeschwindigkeit von 15 Knoten verleihen.

Vermischtes.

In Aussicht genommene Vertiefung des Harburger Hafens durch den preussischen Staat. In der Budgetcommission des preussischen Abgeordnetenhauses ist durch einen Commissar im Namen des Ministers der öffentlichen Arbeiten eine Erklärung abgegeben, die von allergrösster Wichtigkeit für den hamburgischen Seeverkehr ist und die eine noch gar nicht abzusehende Tragweite hat. Die Erklärung, die sich mit der wirthschaftlichen Entwickelung der zukunftsreichen preussischen Gebietstheile unmittelbar der Stadt Hamburg bis Harburg beschäftigt, enthält neben anderen wichtigen Erklärungen, folgende bedeutsame Mittheilung: Der Hafen in Harburg steht fast ausschliesslich — mit 235,000 qm Wasserfläche — im Eigenthume des Staates. Nur zwei Hafencanäle von geringer Tiefe und 15,000 qm Fläche, also im Verhältniss von etwa 1:17 sind städtisches Eigenthum. Dem grösseren Seeverkehr dagegen dienen namentlich die neueren Theile, insbesondere der an dem früheren Citadellengelände, welches jetzt mit zum Theil bedeutenden industriellen Etablissements besetzt ist, gelegene sogenannte Lootsenhafen. Die geplante Erweiterung des Hafens benutzt die einzige nach Lage der Oertlichkeit gegebene Möglichkeit. Den Grunderwerb und zwar für die ganze Anlage hat die Stadt Harburg als Bauherrin zu beschaffen. Der vom Staate unentgeltlich herzugebende, der

Wasserbauverwaltung gehörige schmale Streifen Aussendeichsland stellt nur einen kleinen Theil des Gesammtgeländes dar. Nach Fertigstellung der Anlage geht ausser dem sehr umfangreichen Rangirbahnhofe auch die Grundfläche der Hafen-Einschnitte in das Eigenthum des Staates über, welcher mit der Verpflichtung zur Erhaltung ihrer Tiefe zugleich ihre Verwaltung und die Erhebung der Hafenabgaben für eigene Rechnung übernimmt. Obwohl die Hafenerweiterung schon unter den gegenwärtigen Tiefenverhältnissen der Harburger Seeschiffahrtsstrasse durch die Süderelbe wirthschaftlich gerechtfertigt erscheint, wird sie ihre volle Bedeutung erst dann erlangen, wenn der Harburger Hafen für Schiffe desselben Tiefgangs erreichbar ist, wie die Häfen Hamburgs. Aus diesem Grunde und weil auch die übrigen preussischen Gebietstheile an der Süderelbe und am Reiherstieg zur vollen Ausnutzung ihrer günstigen Lage an der Seeschiffahrtsstrasse nur gelangen können, wenn sie der grossen transatlantischen Schiffahrt zugänglich gemacht werden, ist der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten bestrebt, die Hindernisse, welche der Erreichung dieses Ziels zur Zeit noch entgegenstehen, zu beseitigen. Diese Hindernisse bestehen in den gegenwärtigen unzureichenden Tiefenverhältnissen der genannten Wasserstrassen und insbesondere in der auf dem sogenannten Köhlenbrandvertrage vom 24. Juni 1868 beruhenden völkerrechtlichen Beschränkung, betr. die Tiefe im Köhlenbrande, der Mündungsstrecke der Süderelbe. Auch die Königliche Staatsregierung hat jenes Bestreben bereits bei den Verhandlungen mit Hamburg, welche zum Abschlusse des Staatsvertrages vom 19. December 1896 über die Regelung gewisser Verhältnisse der Unterelbe geführt haben, dadurch bethätigt, dass sie in Abänderung des Köhlenbrandvertrages, die Zulassung einer dem damaligen Bedürfnisse des Harburger Hafens entsprechenden um 1 m grössere Tiefen durchgesetzt hat. Sie wird unter den jetzigen völlig veränderten Verhältnissen mit Entschiedenheit auf die baldige vollständige Beseitigung der erwähnten Tiefenbeschränkung des Harburger Gross-Schiffahrtsweges hinwirken, welche von den hamburgischen Technikern zwecks bisher als für die Tiefenverhältnisse des Hamburger Hafens nachtheilig bezeichnet worden ist, gegen die aber nach Ansicht der diesseitigen Techniker begründete Einwendungen nicht geltend gemacht werden können. Die vielfachen Wechselbeziehungen mit Hamburg, die ein gegenseitiges Entgegenkommen im beiderseitigen Interesse zur Voraussetzung haben, werden voraussichtlich bald eine geeignete Gelegenheit dazu darbieten! (H. N.)

Bekanntlich hat der Hamburger Senat der Bürgerschaft ein Gesetz vorgelegt, betr. die Ausdehnung der **Tonnengeld-Verordnung** und des Declarationsgesetzes auf Cuxhaven. Im Eingang der Motive des neuen Gesetzes wird hervorgehoben, dass die Hamburg-Amerika-Linie die Verpflichtung übernommen hat, das Tonnengeld für ihre Schiffe in Cuxhaven in derselben Höhe wie in den Häfen der Stadt Hamburg zu zahlen. Gleichzeitig hat die Deputation für indirecte Steuern und Abgaben nun vorgeschlagen, verschiedene Bestimmungen der Tonnengeld-Verordnung moderner zu gestalten. Es werden zunächst Bestimmungen darüber getroffen, dass die auf derselben Reise Cuxhaven und Hamburg anlaufenden Schiffe das Tonnengeld nur einmal, nicht zweimal zu entrichten haben, und dass die einen hamburgischen Hafen als Nothhafen anlaufenden Schiffe vom Tonnengeld befreit bleiben. Für Seeschiffe soll in Zukunft das Tonnengeld nur entrichtet werden, wenn sie zum Erwerb durch die Seefahrt dienen. Kriegsschiffe und Yachten sind dem internationalen Gebrauch entsprechend auch schon bisher vom Tonnengeld freigelassen. Zweifelhaft war es jedoch, ob Handelsschiffe, welche für eine wissenschaftliche Forschungsreise verwendet werden, oder unter Staatsflagge lediglich für Staatszwecke eine Reise ausführen oder für eine Vergnügungsfahrt etwa bei dem Besuch von Congressen unentgeltlich zur Verfügung gestellt werden, für solche Reisen das Tonnengeld zu entrichten hätten. Nach der neuen Fassung sollen auch Handelsschiffe für solche Reisen dem Tonnengeld nicht unterliegen. Schiffe, welche lediglich mit geringwerthigen Massengütern beladen sind, haben nach der bestehenden Tonnengeld-Verordnung nur die Hälfte des Tonnengeldes zu entrichten. Da diese Bestimmung nicht mehr den modernen Verkehrsverhältnissen entspricht, so soll der Entschliessung von Senat und Bürgerschaft vorbehalten bleiben, welche Waaren als Massengüter im Sinne dieses Gesetzes zu bezeichnen sind. Neu hinzugefügt sind zwei Bestimmungen. Durch die erste soll besonderen Verhältnissen Rechnung getragen werden, welche durch den Verkehr mit Ostasien sich neuerdings herausgestellt haben. Die dorthin bestellten Dampfer gehen nämlich, wenn sie in einem auswärtigen Hafen Schwergut, hier dagegen leichtere Ladung einzunehmen haben, zunächst in Ballast nach dem auswärtigen Hafen, kehren mit der dort übernommenen Ladung nach Hamburg zurück, um hier ihre fernere Ladung einzunehmen, und treten dann von hier die Ausreise nach Ostasien an. Wenn zuerst die hiesige Ladung und dann erst in dem auswärtigen Hafen das Schwergut eingenommen würde, so würde dort die hamburgische Ladung ganz umgestaut werden müssen. In solchen Fällen muss nach dem geltenden Gesetz das Tonnengeld zweimal, nämlich für die Reise von und nach Ostasien und auch für die Zwischenreise nach dem auswärtigen Zuladehafen entrichtet werden. Da aber beide Fahrten wirthschaftlich so eng mit einander zusammenhängen, dass sie als eine einheitliche Reise angesehen werden müssen, so wird für die Zwischenreise Befreiung vom Tonnengeld zuzugestehen sein.

Reichs-Arbeiter-Versicherung für Seeleute. Ueber die gegenwärtige Rechtslage in der socialen Versicherung der Seeleute unterrichtet die See-Berufsgenossenschaft zu Hamburg durch eine sehr zweckmässige kleine Broschüre, in der sie die einschlägigen Statuten und Gesetze zusammenstellt. Zunächst wird das seit Anfang 1902 geltende neue Statut der See-Berufsgenossenschaft mitgetheilt. Daran schliesst sich das Statut der an die See-Berufsgenossenschaft angeschlossenen Versicherungsanstalt, die speciell für die Unfall-Versicherung im Kleinbetriebe der Seeschiffahrt sowie in der See- und Küstenfischerei errichtet worden ist. Ergänzend tritt hinzu das Gesetz, betreffend die Abänderung der Unfallversicherungsgesetze vom 30. Juni 1900, und das Seeunfallversicherungsgesetz vom 30. Juni 1900. Ein sehr ausführliches und brauchbares Sachregister zu allen genannten Statuten und Gesetzen beschliesst die Broschüre.

Rückgang der Rhederei in Rostock. Zur Entwicklung der deutschen Ostseerhederei innerhalb der letzten zehn Jahre von 1892 bis 1. Januar 1902 liefert auch die mecklenburgische Rhederei einen bemerkenswerthen aber nicht erfreulichen Beitrag. Der Rostocker Rhederei gehörten anfangs 1892 im Ganzen 182 Schiffe, darunter 29 Dampfer an. Am 1. Jan. d. Js. zählte die Rhederei nur noch 39 Schiffe, darunter 27 Dampfschiffe. Während sonach die Zahl der Dampfer sich um 2 verminderte, sank diejenige der Segler von 153 auf 12 herab. Von diesen 12 Seglern ist vor Kurzem auch noch das eiserne Vollschiff »Ben Vorlich« nach Italien verkauft worden. Das Schiff war zu 1407 R.-T. vermessen.

Prüfungswesen.

Donnerstag, den 6. März d. J., 8 Uhr Morgens, beginnt in der Navigationsschule zu Papenburg eine Prüfung für Schiffer auf grosser Fahrt und für Seesteuerleute, in Maschinenkunde und in Gesundheitspflege auf Seeschiffen. Meldungen dazu nimmt der Navigationslehrer, Herr Spillmann in Papenburg bis zum 5. März entgegen.

Am 10. März d. J. beginnt an der Grossherzoglichen Navigationsschule zu Wustrow eine Prüfung für Seeschiffer und Seesteuerleute. Im Anschluss an diese Prüfungen wird eine Prüfung in der Schiffsdampfmaschinenkunde und in der Gesundheitspflege an Bord auf Kauffahrteischiffen stattfinden. Anmeldungen zu diesen Prüfungen nimmt bis zum 6. März der Navigationsschuldirector, Herr Reimer in Wustrow entgegen.

Kleine Mittheilungen.

Dividenden. In der Aufsichtsraths- und Vorstandssitzung der Flensburger Dampfercompagnie vom 5. Februar wurde beschlossen, für das Jahr 1901 eine Dividende von 6% in der am 12. März d. J. stattfindenden Generalversammlung vorzuschlagen. (Für das Vorjahr gelangten 10% zur Vertheilung.) Zu Abschreibungen sollen 294 790 ℳ verwendet, dem Reservefonds 10 000 ℳ überwiesen werden.

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 10. Februar. Als Mitglied wird Herr Schiffsbauingenieur A. Hemmer aufgenommen. Nach Erledigung zahlreicher Eingänge, erweitert der Verein seine Stellungnahme zu einem früher gefassten Beschluss über die Mitnahme von Hilfsmitteln zur Krankenpflege etc., durch folgende an den Deutschen Nautischen Verein gerichtete Resolution:

Der Deutsche Nautische Verein beschliesst dahin zu wirken: 1) dass die Vorschriften betr. die Ausrüstung der Kauffahrteischiffe mit Hilfsmitteln zur Krankenpflege und die Mitnahme von Schiffsärzten für alle deutschen Seeschiffe in sämmtlichen Seeuferstaaten eine gleiche präcise Auslegung erfahren; 2) dass ein besonders reducirtes Verzeichniss für die Schiffe jeder Grösse eingeführt werde, welche auf der grossen Fahrt nur zwischen Häfen Europa's, des Mittel- und Schwarzen Meeres und in überseeischen Gewässern ähnlicher Art verkehren und eine Besatzung von nicht mehr als 30 Personen an Bord haben; 3) dass die Seeberufsgenossenschaft ersucht werde, entgegenstehende Vorschriften nicht zu erlassen.

»Patententziehung auf Zeit«, ein in letzter Sitzung zur Discussion gestelltes Thema, wird, nachdem der Vorsitzende über die frühere Stellungnahme des Vereins zu diesem Punkt referirt hat, durch folgenden Beschluss verabschiedet:

»Der Nautische Verein beschliesst, dass die sogenannte Patententziehung auf Zeit, weil sie den Character einer Strafe trägt, durchaus zurückzuweisen sei«.

Bei der Besprechung des siebenten Rundschreibens äussert sich der Verein zu Punkt II nach einem sehr eingehenden Bericht eines Mitgliedes, in folgender Weise:

»Der deutsche Nautische Verein erkennt den vom Verbande Deutscher Seemaschinisten geäusserten Wunsch, dass den Seedampfschiffs-Maschinisten auf Grund des Bestehens der Prüfung II. Cl. die Berechtigung zum Einjährig-Freiwilligen-Dienst in der Kaiserlichen Marine gewährt werden möge, als berechtigt an und beschliesst,

den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, eine entsprechende Verordnung bezw. Ergänzung zu § 24 der Marineordnung, nach welcher auch junge Leute, welche das Zeugniss zur Befähigung zum Maschinisten II. Cl. auf Seedampfschiffen der deutschen Handelsflotte besitzen, als Einjährig-Freiwillige in die Maschinistensectionen der Werftdivisionen und in die Torpedoabtheilungen eingestellt werden können, baldthunlichst erlassen zu wollen.«

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 12. Februar. Als Mitglieder werden aufgenommen die Herren Capt. Junge, S. »Prompt« und Capt. Müller, D. »Malaga«. Hierauf wird aus der »Weser-Ztg.« die Seeamtsverhandlung über den Totalverlust des Fischdampfers »Secundant« verlesen und besonders auf den Ausspruch des Reichscommissars hingewiesen, der die Nothwendigkeit eines Feuerschiffs bei der Wester Till-Boje anerkennt. Im Anschluss hieran berichtet ein Segelschiffscapitän, der am Tage vor der Strandung des »Secundant« bei unsichtigem Wetter die Unfallstelle passirte, dass er vom Weser-Feuerschiff seinen Curs nach der Elbe genommen und fest darauf gerechnet hatte, die Wester Till-Boje zu sichten. Er hat sie indessen nicht gesehen und wäre zweifelsohne, wenn er mit der Fluthtide gelaufen, nach der Untiefe hin versetzt worden; auch er befürwortet dringend die Auslegung eines Feuerschiffes an dieser Stelle. Zur Tagesordnung übergehend: »Ausbildung der Schiffsköche«, welcher Gegenstand einen Punkt der Tagesordnung des Verbandstages bilden wird, wird aus No. 30 der »Hansa« ein diesbezüglicher Artikel verlesen. Der Verlesung folgte eine längere Discussion, welche folgende Resolution zeitigte:

»Der Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg hält die Nothwendigkeit der Ausbildung von Schiffsköchen zum Besten aller deutschen Seeleute für sehr erwünscht und befürwortet, um die Angelegenheit in die Wege zu leiten, Fühlung mit den daran betheiligten Kreisen, als in ihrem eigensten Interesse liegend, zu nehmen. Die Ausbildung müsste aber derartig sein, dass sie sich den Gebräuchen, wie auf deutschen Schiffen üblich, anpasst, auch ist dabei die äussere Einwirkung auf den Proviant während langer Reisen zu berücksichtigen.«

Nächste Sitzung: 19. Februar. Tagesordnung: **Semaphor-Signale über Witterungsberichte an den Nachmittagen der Sonn- und Festtage an den Küstenplätzen der Nord- und Ostsee.**

Büchersaal.

Le Traducteur, Halbmonatschrift zum Studium der französischen und deutschen Sprache. — Abonnementspreis: Schweiz 2 Fr. halbjährlich (Ausland Fr. 2,50). Probenummern gratis und franco durch den Verlag des Traducteur, in La Chaux-de-Fonds (Schweiz).

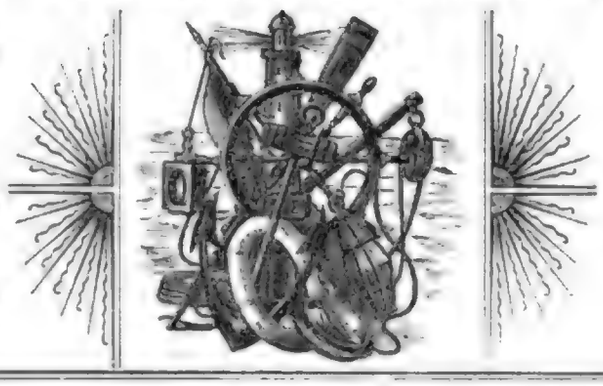
Vorliegendes Blättchen enthält sorgfältig ausgewählte Lesestücke aus allen Gebieten der französischen und deutschen Litteratur, theils mit sorgfältiger Uebersetzung, theils mit Noten versehen, welche das Verständniss des Urtextes erleichtern. Es ist ein sehr geeignetes Mittel zum angenehmen Weiterstudium beider Sprachen und liefert dem Lernbegierigen genügend Stoff zur Bereicherung seines Wortschatzes. Und da zur Aneignung einer Sprache fortgesetzte Uebung das beste Mittel ist, können wir unseren Lesern den »Traducteur« nur empfehlen.

Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer
zu Hamburg.
(Geschäftsführender Verein, Steinhöft 1.)

Seeschiffer-Verein „Weser"
in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin"
in Stettin.



Schiffer-Gesellschaft
in Lübeck.

Verein
Flensburger Seeschiffer
in Flensburg.

Der **Seeschifferverein »Stettin«** giebt bekannt, dass die Herren Capt. F. Engelmann (der Vorsitzende) und G. Neumann zu Delegirten für den Verbandstag erwählt sind.

Der geschäftsführende Verein bringt die unter Zustimmung der Einzelvereine festgesetzte **Tagesordnung des Verbandstages** am 3. und 4. März in Berlin weiteren Kreisen zur Kenntniss. Sie lautet:

1. Geschäftliches: Geschäftsbericht, sonstige Mittheilungen, Wahl des Vorsitzenden und Wahl des geschäftsführenden Vereins.
2. Ruder-Commando. Referent: Verein »Weser«. Correferent: Verein Stettin.
3. Local-Verordnung für die Elbe. Referent: Verein Hamburg. Correferent: Verein Flensburg.
4. Glockenleuchtboje auf der Nord-Steenbank bei Westkapelle. Referent: Verein »Weser. Correferent: Verein Lübeck.
5. Befeuerung der Oderbank. Referent: Verein Stettin. Correferent: Verein Lübeck.

5a. Vorzeitiges Einziehen des Feuerschiffes auf Adlergrund. Referent: Verein Stettin.

6. Ausbildung der Schiffsköche. Referent: Verein Flensburg.
7. Gesetz betr. die Untersuchung von Seeunfällen. Referent: Verein Hamburg. Correferent: Verein Stettin.
8. Revision des Verbands-Statuts und der Gesshäftsordnung. Referent: Verein Hamburg.

Allgemeines. 1) Sonntag, den 2. März, Abends 9 Uhr, gesellige Zusammenkunft im Café Kaiserhof. — 2) Beginn der Verhandlungen am 3. und 4. März um 10 Uhr Vormittags im Ecksaale des Hotel Kaiserhof (Eingang Mauerstrasse). — 3) Einführung von Gästen ist gestattet. — 4) Nach Erledigung der Tagesordnung interne Besprechung über eine ev. Erweiterung des Verbandes.

Das Gesetz betr. die Untersuchung von Seeunfällen ist deshalb als Punkt 7 (anfänglich als Punkt 3 angenommen) aufgeführt, weil der Rechtsbeistand des Hamburger Vereins, Herr Dr. Kaemmerer, der den Verhandlungen beiwohnen wird, nicht vor dem 4. März in Berlin sein kann.

Den Mitgliedern der Einzelvereine des Verbandes wird dringend an's Herz gelegt, den Verbandstag möglichst zahlreich zu besuchen und auch von dem Recht, Gäste einzuführen, Gebrauch zu machen. Unter den Mitgliedern befinden sich so viele inactive Capitäne, die mit ihrem früheren Beruf nur noch durch die Vertretung ihrer Standesgenossen, durch die Einzelvereine, in Verbindung stehen. Mögen sie doch sowie auch die activen vorübergehend an Land befindlichen Capitäne, ja ganz besonders diese, die Gelegenheit benutzen und Aussenstehenden ihr Interesse an den Bestrebungen des durch alle Einzelvereine verkörperten Verbandes durch Erscheinen auf seiner Generalversammlung, auf dem Verbandstage, beweisen. Die Bedeutung und der Werth einer Versammlung werden von den meisten Menschen nach der Anzahl der anwesenden Theilnehmer geschätzt; sie sind der Faktor, der für das Gesammturtheil maassgebend ist. Eine zahlreich besuchte Versammlung, mögen sich noch so Wenige an der Debatte betheiligen, wirkt imposanter, als wenn sie nur von solchen Personen besucht ist, die das Wort ergreifen. Der Deutsche Nautische Vereinstag liefert hierfür ein sprechendes Beispiel.

Niemand verlangt nun von den Herren, an die diese Worte gerichtet sind, eine active Theilnahme an der Diskussion; die wird durch die Delegirten der Einzelvereine besorgt. Selbstverständlich soll damit nicht etwa gesagt sein, dass Mittheilungen über ihre Erfahrungen und Kenntnisse den Delegirten unwillkommen sind. Ganz gewiss nicht. Schon aus der Geschäftsordnung geht hervor, dass alle Mitglieder von Einzelvereinen berechtigt sind, Anträge zur Abstimmung zu stellen, ja dass sogar den Gästen dieses Recht eingeräumt ist, wenn der Antrag von mindestens einem Delegirten unterschrieben wird. Erwähnt wurde hier nur, dass durch die Anwesenheit nicht eine Theilnahme an der Diskussion bedingt ist, weil viele Seeleute vor dem »öffentlichen« Sprechen eine unüberwindliche Scheu haben. —

Also, nochmals die Mahnung, kommen Sie möglichst zahlreich zum Verbandstag!

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.

Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1902. No. 8. Hamburg, den 22. Februar. XXXIX. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Haftung des Schleppers für Collisionsschäden, die das geschleppte Schiff verursacht hat. — Die Modellschleppversuchsstation des Norddeutschen Lloyd. — Sprechsaal. — Schiffbau. — Vereinsnachrichten. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Auf dem Ausguck.

Der 33. Vereinstag des Deutschen Nautischen Vereins wurde am 16. Februar im Hotel »Kaiserhof«, Berlin, nach einer Recapitulation des Vorsitzenden über die auf die Seeschiffahrt bezüglichen Ereignisse des letzten Jahres mit einem Hoch auf S. M. den Kaiser, als den weitschauenden Förderer und Protector des deutschen Seewesens eingeleitet. Nachdem auf Vorschlag des Vorsitzenden zu Revisoren die Herren Struck (Hamburg), Mahn (Flensburg); zu Schriftführern die Herren Dres. Gütschow (Hamburg), Roesing (Bremen), Boysen (Kiel) ernannt waren, wurde auf die Anregung von Herrn Dr. Nolte (Hamburg) Herr Geh. Rath Sartori per Acclamation einstimmig zum Vorsitzenden zum zwanzigsten Male wiedergewählt. Der Gewählte erklärte sich zur Annahme bereit, wenn ihm auch ferner die Mitarbeit und Unterstützung der Einzel-Vereine, wie bisher, zu Theil werde.

Nachstehend lassen wir nun, in Uebereinstimmung mit dem bisherigen Brauch, einen Auszug aus dem Geschäftsbericht des Vorsitzenden über die hauptsächlichen Ereignisse des verflossenen Jahres folgen.*)

*) Wir verzichten ausdrücklich in dieser Nummer auf die weiteren Verhandlungen des 33. Vereinstages einzugehen, weil doch die Erörterungen über beide Tage keinen Platz finden würden, eine zusammenhängende Berichterstattung aber, wenn sie auch etwas später erscheint, wegen ihrer Uebersichtlichkeit den Vorzug vor einer getheilten verdient. D. R.

Das verflossene Jahr erwies sich für die Schiffahrt im Vergleiche mit den Vorjahren nicht mehr günstig. Der allgemeine Rückgang in der Industrie hatte auch seine Rückwirkung auf die Schiffahrt, die Frachtraten gingen immer anhaltend niedriger und vielfach ist es vorgekommen, dass selbst grosse leistungsfähige neue Schiffe haben aufgelegt werden müssen, weil eine passende Beschäftigung fehlte. Wenn so allgemein eine ungünstige Conjunctur vorlag, so hat Deutschland trotzdem doch auch im verflossenen Jahre seinen Platz unter den Staaten des Weltverkehrs aufrecht erhalten; die deutsche Handelsflotte wurde durch früher geschlossene Lieferungen neuer Schiffe weiter vermehrt, und ihr Bestand ist auch zur Zeit ein derartiger, dass sie sehr grossen Ansprüchen zu genügen im Stande ist und dadurch der weiteren Entwickelung des Weltverkehrs unter deutscher Flagge in nützlicher Weise die Wege ebnet.

Entsprechend dem allgemeinen Rückgang hat auch der Schiffsverkehr nicht ein solches Tempo des Anwachsens gezeigt wie in den vorhergehenden Jahren. Zwar zeigte sich in grossen Häfen noch eine Zunahme des Verkehrs, doch ist vorschiedentlich auch ein Rückgang zu bemerken gewesen. Der demnächstige Eintritt einer besseren Stimmung zur Belebung des Verkehrs wird jedoch bereits erhofft und dadurch die jetzt noch anhaltende Depression baldigst als beseitigt erwartet.

Im verflossenen Jahre ist das Interesse der nautischen Kreise wieder lebhaft in Anspruch ge-

nommen gewesen durch die Frage der Abänderung des Rudercommandos. Die Rhedereien an der Weser beschlossen, mit dem 1. Juli 1902 auf ihren Schiffen das Rudercommando »Steuerbord« und »Backbord« einzuführen, wie es seit 1879 auf der Kaiserlichen Marine gebräuchlich ist. Der Verein Hamburger Rheder befürwortete die Commandos »Rechts« und »Links« und verschiedene Vereinigungen haben sich diesem Vorschlage angeschlossen. Hierdurch ist diese Frage, welche schon die Vereinstage von 1875, 1879, 1880, 1881, 1890, 1891, 1899 und 1901 beschäftigt hat, wieder hervorgetreten; es wird nun die Erwartung gehegt, dass eine Einigung herbeigeführt werde, damit diese Frage endgültig aus der Discussion entfernt werden kann. Uebereinstimmung scheint darin zu herrschen, dass das alte auf die Pinne zurückzuführende Rudercommando beseitigt werde. Geschieht Letzteres und werden die Commandoworte immer so gebraucht, dass die Seite des Schiffes, wohin der Kopf desselben sich drehen soll, sinngemäss zu nennen ist (Eine Ansicht, die wir bekanntlich nicht theilen. D. R.), so sollte, um eine Einheitlichkeit herbeizuführen, eine entsprechende kaiserliche Verordnung erlassen werden.

Auf dem letzten Vereinstage wurde eine Commission eingesetzt, um über die »Lichterführung der Fischerfahrzeuge« zu berathen. Diese Commission ist am 15. Mai v. Js. in Kiel zusammengetreten; die Beschlüsse derselben sind der Reichsregierung unterbreitet worden. Hiernach sind die Wünsche der an einer internationalen Regelung dieser Frage zumeist betheiligten Kreise an zuständiger Stelle zum Ausdruck gebracht, und man darf hoffen, dass die Vorschläge, welche von der Commission gefasst sind und welche als durchaus zweckmässig anerkannt werden dürften, auch gewiss bei anderen Staaten Anerkennung finden und dass dann die Lücke, welche noch in der Kaiserl. Verordnung vom 9. Mai 1897, betreffend die Vorschriften über die Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See vorhanden ist, ausgefüllt wird.

In dem Artikel 2 der genannten Kaiserlichen Verordnung wird eine Bestimmung vermisst über den Höhenunterschied der Top- und Seitenlaternen auf Seeschiffen. Bei den hohen Aufbauten der Schiffe ist es nicht ausgeschlossen, dass die Seitenlaternen selbst höher sitzen als das Toplicht. Wenn auch meistens darauf Bedacht genommen werden dürfte, dass das Toplicht höher angebracht wird als die Seitenlichter, so müsste doch die Unklarheit in dem betreffenden Artikel der Verordnung beseitigt werden. Es ist auch angeregt worden, dass die Top- und Seitenlichter bei Schiffen in eine Vertikalebene gestellt werden; die Durchführung eines solchen Vorschlages ist bei der verschiedenen Bauart der Schiffe und, da die grösste Breite zuweilen mitten im Schiffe liegt, bezweifelt worden. Die auf dem Vereinstage auch über diesen Gegenstand bevorstehende Besprechung wird ergeben, ob diese Anregung Beachtung findet.

Für denjenigen Theil der deutschen Rhederei, welcher in der Nord-Ostseefahrt beschäftigt ist, bringt die seit dem 1. April 1899 in England eingeführte Neuregelung der Leuchtfeuerabgaben eine nicht unerhebliche Mehrbelastung gegen früher. Die Bestrebungen, welche schon vor dem Erlass dieses Gesetzes von Deutschland gemacht wurden, um hierin Erleichterungen zu schaffen, sind nunmehr wieder aufgenommen worden. Die Neuregelung dieses Abgabenwesens ist in der Weise erfolgt, dass die Schiffe jetzt nach ihrem Tonnengehalt bezahlen müssen, während sie früher nach der Zahl der zu passirenden Leuchtfeuer ihre Abgaben zu entrichten hatten. Für Segler und Dampfer, für inländische und ausländische Fahrt ist der Tarif verschieden, und bei einer bestimmten Zahl von Reisen werden Erleichterungen gewährt. Das Comitee, welches in England mit der Prüfung dieser Angelegenheit betraut ist, hat sich bisher den von deutscher Seite gemachten Vorschlägen gegenüber nicht entgegenkommend gezeigt. Nunmehr ist, um überhaupt etwas zu erreichen, von dem Kaiserlichen Generalconsul in London vorgeschlagen worden, dass für diejenigen Schiffe, welche ausschliesslich im Verkehr mit zeitweilig durch Eis gesperrten Häfen stehen, eine Herabsetzung der Maximalabgaben auf das vier- bis fünffache des Einheitssatzes für foreign going ships zu erstreben sei. Eine solche Unterscheidung bei der Abgaben-Bemessung einzuführen, dürfte m. E. schwierig sein, weil hier eine Grenze schwer zu bestimmen ist. Die Frage, ob der eine oder andere Hafen durch Eis gesperrt wird, hängt völlig von den Witterungsverhältnissen und dem Eintritt von Frostperioden ab; fast jeder Hafen ist in dieser Beziehung verschieden von dem andern. Auf jeden Fall aber erscheint es richtig, dass eine allgemeine Ermässigung des englischen Tarifs und demgemäss Erleichterung der durch den Tarif hervorgetretenen Härten erstrebt wird.

Auf dem letzten Vereinstage wurde auf eine Discussion über die Beschlüsse der Commission des Reichstages zur Seemannsordnung verzichtet. In dem verflossenen Jahre ist über diesen Gegenstand innerhalb der nautischen Kreise nicht in umfangreicherem Maasse verhandelt worden. Die Reichstags-Commission führte nach einer Unterbrechung ihrer Berathungen dieselben zu Ende. Dem Reichstage liegen nunmehr die Beschlüsse der Commission zur Beschlussfassung vor und es darf erwartet werden, dass die 2. Lesung innerhalb des hohen Hauses bis Ende März erledigt sein und dass dann bald darauf die 3. Lesung eintreten wird.

Wie auch schon früher hervorgehoben, sind durch die neuen Beschlüsse nicht unbedeutende Veränderungen in der Seemannsordnung vorgenommen, und es tritt ohne Zweifel für die Rhederei eine grössere Belastung gegen früher ein, was um so mehr ins Gewicht fallen dürfte; als auch die Lasten durch die social-politische Gesetzgebung stärkere geworden sind.

Bezüglich der Krankenfürsorge für Seeleute macht die Rhederei eine Ausnahme von anderen Gewerben. Während sonst der Arbeitgeber ein Drittel und der Arbeitnehmer zwei Drittel für die Krankenversicherung zu leisten hat, trägt der Rheder allein die Kosten, welche nach den Beschlüssen der Reichstags-Commission für die Seemannsordnung noch erhöht zu erwarten sind. Der Vereinstag hat sich im vorigen Jahre gegen die Angliederung der Seeleute an die allgemeine Krankenversicherung ausgesprochen und die Aufrechterhaltung des jetzigen Zustandes empfohlen. Dieser Vorschlag ist der zuständigen Stelle unterbreitet worden.

Im Jahre 1899 ist in den verschiedenen Seeuferstaaten eine Polizeiverordnung über die Ausrüstung der Kauffahrteischiffe mit Hülfsmitteln zur Krankenpflege erlassen. Namentlich von Rhedereien in kurzer Fahrt wird darüber Klage geführt, dass die Vorschrift zu weit gehend sind und dass namentlich die Mitführung von Medikamenten vorgeschrieben ist, welche nicht gebraucht werden. Auf den kurzen Fahrten in europäischen Gewässern kommen thatsächlich nur die einfachsten Arzneimittel sowie Verbandsstoffe zur Verwendung und, sobald ein schwererer Krankheits- oder Unglücksfall eintritt, wird schnellmöglichst ein Hafen angelaufen. Es erscheint durchaus berechtigt, dass in dieser Hinsicht eine Vereinfachung herbeigeführt wird. In den maassgebenden Kreisen wird eine Ermässigung der Gebührensätze für die Revision dieser Schiffsapotheken erwogen; an eine solche soll aber die Bedingung geknüpft werden, dass das Schiff von dem zuständigen Medicinalbeamten zu einer bestimmten Zeit untersucht wird. Wenn auch einer Ermässigung der Gebührensätze für diese die Rhederei so wie so belastende Einrichtung zugestimmt worden kann, so ist es doch nicht angängig, hieran die Bedingung zu knüpfen, dass der zuständige Medicinalbeamte die Zeit bestimmt, in welcher das Schiff untersucht werden soll. Hier müsste genügend sein, dass der Capitän bezw. die Rhederei periodisch von dem Aufenthalte des Schiffes im Hafen und von der Dauer desselben dem Medicinal-Beamten Kenntniss giebt.

Von der See-Berufsgenossenschaft war auf Grund des Invalidenversicherungs-Gesetzes vom 13. Juli 1899 beim Bundesrath ein Statut betr. die Wittwen- und Waisenversicherung der Seeleute zur Genehmigung eingereicht. Beim Bundesrath ist dieser Antrag auf Widerstand gestossen und zwar auf Grund von Berechnungen des Reichsversicherungs-Amtes, nach welchen erheblich grössere Mittel für die Durchführung einer solchen Wittwen- und Waisen-Versicherung gebraucht werden sollen, als bisher von der See-Berufsgenossenschaft angenommen worden ist. Die Berechnungen sind nunmehr einem Sachverständigen im Versicherungswesen zur Begutachtung überwiesen, und dessen Urtheil wird von grosser Bedeutung für die weitere Behandlung dieser Angelegenheit sein. So sehr es zu wünschen ist, dass diese alte Forderung der nautischen Kreise, eine allgemeine Versicherung auch für Wittwen und Waisen der an Krankheiten verstorbenen Seeleute einzuführen, erfüllt werde, so ist doch sorgfältig zu erwägen, welche neue Lasten der Rhederei durch solche Versicherung erwachsen werden, um so mehr, als die Kosten für die Unfallversicherung der Seeleute durch das neue Seeunfall-Versicherungsgesetz erheblich grösser geworden sind und eine weitere Steigerung derselben erwartet wird. Es ist angeregt worden, in die Unfallverhütungs-Vorschriften der See-Berufsgenossenschaft eine Bestimmung aufzunehmen, nach welcher nicht nur die Positionslaternen, sondern auch die Beschaffenheit und die Brauchbarkeit der im Interesse der Nautik zu verwendenden Instrumente (Sextanten, Chronometer und Barometer) einer strengeren Aufsicht unterworfen werden sollen. Für die Durchführung eines solchen Antrages würde es einer Vermehrung der Agenturen der Seewarte bedürfen, um den Schiffen Gelegenheit zu geben, die Prüfung möglichst bequem vornehmen lassen zu können. Bei der bereits starken Belastung namentlich der kleinen Rheder durch die Socialgesetzgebung und besonders durch strenge Durchführung der Unfallverhütungs-Vorschriften ist es jedenfalls nothwendig, diese vorgeschlagenen Prüfungen, falls dieselben überhaupt eingeführt werden, kostenlos zu machen. Die hierdurch dem Reiche erwachsende Ausgabe ist jedoch nicht als eine erhebliche zu bezeichnen.

Das Gesetz betr. die Untersuchung von Seeunfällen vom 27. Juli 1877 wird von verschiedenen Seiten als revisionsbedürftig bezeichnet, und es sind bereits verschiedentlich Abänderungsvorschläge zu den einzelnen Paragraphen gemacht worden. Auf dem diesjährigen Vereinstage wird über diesen Gegenstand zu verhandeln sein. Von einer Seite ist vorgeschlagen, eine Beschlussfassung über die einzelnen Vorschläge noch nicht vorzunehmen, sondern dieselbe bis zum nächsten Jahre hinauszuschieben und bis dahin durch eine etwa einzusetzende Commission die Abänderungs-Vor-

schläge vorzuberathen. Der Vereinstag wird über diesen Vorschlag zu entscheiden haben.

Im Jahre 1900 wurde die Internationale Maritime Association in Paris gegründet. Eine weitere Tagung fand im Jahre 1901 in Monaco statt. Dieser Vereinigung gehören bereits Mitglieder an aus Belgien, Deutschland, Dänemark, Frankreich, Grossbritannien, Italien, Monaco, Niederlande, Oesterreich-Ungarn, Schweden und Norwegen, Portugal, Russland und Vereinigte Staaten von Nordamerika. Es ist sehr erfreulich, dass sich das Interesse für das Schiffahrtswesen überall so lebhaft zeigt und auch zu solchen Vereinigungen führt. Der Deutsche Nautische Verein ist diesem Verein als Mitglied beigetreten.

Wie in den skandinavischen Ländern und auch in England Vereinigungen von Rhedereien bestehen, welche zum Zweck haben, den Mitgliedern behülflich zu sein, ihr Recht zu erlangen und eventuell auch selbst Processe zu führen, so hat sich auch in Deutschland ein »Schutzverband deutscher Rheder« gebildet; derselbe wurde am 27. Juni v. Js. in Hamburg unter starker Betheiligung deutscher Rheder begründet. Es ist gerne anzuerkennen, dass die deutschen Rhedereien zu dieser Vereinigung gekommen sind.

Die Ausbildung der Schiffsköche auf den Kauffahrteischiffen ist auch im verflossenen Jahre Gegenstand der Erörterungen gewesen. Es ist ohne Zweifel für die Schiffsmannschaft von Nutzen, wenn für die Zubereitung der Speisen die Absolvirung einer Lehrzeit seitens der Schiffsköche erfolgt. Da sich solche Curse, wenigstens in den grösseren Städten, ohne erhebliche Kosten für die Lernenden einrichten lassen, so sollte möglichst dafür und für den Besuch derselben gewirkt werden.

Während das Ergebniss für die deutsche Rhederei im Jahre 1900 als ein erfreuliches bezeichnet werden konnte, muss dasselbe für das Jahr 1901 ungünstig genannt werden. Der deutsche Handel mit überseeischen Ländern blieb sowohl in der Einfuhr als auch in der Ausfuhr zurück. Die schlechte Lage des allgemeinen Geschäfts machte sich auch in den Frachtsätzen geltend. Der Rückgang des Handels bewirkte, dass die vorhandenen Schiffsräume nicht genügend ausgenutzt werden konnten; dazu kam, dass die vielen Dampfer, welche mit dem Transport der Truppen pp. für China beschäftigt waren, frei wurden. Dieses brachte einen Ueberfluss an disponiblen Räumen hervor, der noch durch die nicht unerhebliche Vermehrung der Handelsflotte verstärkt wurde.

Wegen der schlechten Maisernte in Amerika lieferte dieser Artikel wenig Gelegenheit zum Transport, auch fehlte es namentlich bei der Fahrt nach Amerika an genügender Ladung, und die Frachten gingen erheblich zurück. Besonders bemerkbar machte sich der Ueberfluss an Schiffsräumen in der Nord-Ostseefahrt, sodass für diese das Ergebniss wohl noch ungünstiger gewesen ist, als für die übrigen Fahrten. Dieser selten niedrige Stand der Frachten wirkte allgemein sehr nachtheilig, sodass trotz der niedrigeren Kohlenpreise und des leichteren Geldstandes das financielle Ergebniss durchweg ein nicht befriedigendes war.

Die Vermehrung der deutschen Handelsflotte nahm, wie erwähnt, auch in diesem Jahre ihren Fortgang; vornehmlich erfolgte dies durch die Anschaffung grosser neuer Dampfer im transatlantischen Verkehr. Deutschland ist bisher in der Lage gewesen, den zweiten Platz als seeschiffahrttreibendes Reich zu behaupten; es gilt daher jetzt, diese Stellung festzuhalten, wenn auch neu eine wachsende Concurrenz eintritt, da die Vereinigten Staaten von Amerika bestrebt sind, ihre Handelsflotte erheblich zu vermehren.

Der deutsche Schiffbau hat in dem verflossenen Jahre im allgemeinen noch gute Beschäftigung gehabt, und nur an einigen Stellen hat die Thätigkeit nachgelassen. Die deutschen Werften zeigen sich erfreulicher Weise immer mehr in der Lage, den grössten Anforderungen zu genügen, sowohl was die Grösse als auch die Bauart und die Einrichtung der Seeschiffe anbelangt. Durch die Flottenvorlage haben mehrere deutsche Werften ausgedehnte Beschäftigung erhalten und können für längere Zeit eine lebhafte Thätigkeit ausüben.

Die Gefahr, dass Deutschland von anderen Staaten, welche sich bisher bezüglich des Schiffsbestandes noch nicht voll entwickelten, überholt werden könnte, legt die Nothwendigkeit nahe, dass alle Kräfte, welche an der Seeschiffahrt betheiligt sind, gemeinsam das eine grosse Ziel verfolgen, die deutsche Schiffahrt weiter vorwärts zu bringen. Dieses Bestreben hat auch der Deutsche Nautische Verein von jeher verfolgt, und es darf als eine Anerkennung desselben angesehen werden, dass der Kreis der Mitglieder, welchen der Verein umfasst, ein immer grösserer wird.

* * *

Das englische Handelsamt hat eine Commission berufen und mit der Aufgabe betraut, geeignete Mittel zur Verminderung des Procentsatzes ausländischer Seeleute auf britischen Schiffen vorzuschlagen. Auch über andere mit der Handelsmarine in Zusammenhang stehende Fragen wird von der Körperschaft sachkundige Antwort erwartet. Weil nun in der Commission, die durch die Behörde aus Vertretern aller möglichen an der Seeschiffahrt betheiligten Erwerbsclassen zusammengesetzt ist, der **Stand der Capitäne und Schiffsofficiere** völlig unberücksichtigt gelassen ist, herrscht in den betheiligten Kreisen grosser Unwille. Die »Mercantile

Marine Service Association«, die »Merchant Service Guild« und andere namhafte Vertretungen britischer Schiffsofficiere aller Grade haben beim Handelsamt Beschwerde eingelegt und erwarten noch nachträglich eine Erweiterung der Commission. Eine anscheinend aussichtslose Erwartung, soweit die entschiedene Absage des Regierungsvertreters im Oberhaus daraufbezügliche Schlüsse zulässt. Lord Muskerry, (dessen Mindestladelinie-Entwurf, übrigens einer zweiten Lesung entgegensehen soll) hat am 10. Februar den Handelsminister um Aufklärung darüber gebeten, wesshalb bei der Zusammenstellung der Commission auf die Vertretung von Schiffsführern und Schiffsofficieren kein Gewicht gelegt sei, während die Wortführer von Matrosen und Heizern als Mitglieder figuriren. Lord Dudley, der das Handelsamt vertrat, wies auf die Ernennung eines Schiffsführers, eines in den Diensten der Trinitygemeinschaft stehenden Beamten hin, der den Stand der Schiffsführer und Schiffsofficiere genügend repräsentire. Im Uebrigen bedauerte er den Wünschen des Interpellanten keine Rechnung tragen zu können. — Wir haben diese Mittheilungen nicht gemacht, um die sociale Stellung britischer Capitäne in ihrer Heimath zu beleuchten, sondern um die Aufmerksamkeit der Leser auf die Verhältnisse zu lenken, wie sie in analogen Fällen bei uns in Deutschland bestehen. Auch wir haben eine Commission mit ähnlichen Aufgaben, wie sie der englischen für den besonderen Fall gestellt sind; die Technische Commission für Seeschiffahrt. Die Mitglieder zu dieser Körperschaft werden von den einzelnen Seebundesstaaten auf die Dauer mehrerer Jahre ernannt und treten zusammen, sobald das Reichsamt des Innern über wichtige Angelegenheiten des Seemannsstandes und ihrer Angehörigen ein sachkundiges Urtheil wünscht. Ueber die Art, wie diese Commission zusammengesetzt ist, wollen wir hinweggehen, da ihr in jedem Falle das Recht der Cooptation zusteht, von dem sie auch, wie beispielsweise bei der Seemannsordnung, reichlichen Gebrauch gemacht hat. Weder in diesem Punkt noch zu anderen Fragen, sofern ihre Beantwortung von der Reichsregierung gewünscht wird, haben deutsche Capitäne und Schiffsofficiere im Allgemeinen begründete Ursache sich über eine Nichtberücksichtigung ihrer Anschauung zu beschweren. Wie liegen die Verhältnisse nun aber in den einzelnen Seebundesstaaten? Wird dort auch, wenn wichtige die lokale Schiffahrt betreffende Fragen zur Beantwortung stehen, wenn Verordnungen im Interesse des Schiffsverkehrs etc. geschaffen werden sollen, vorher das Urtheil practischer Capitäne und Schiffsofficiere eingeholt? Soweit der Bundesstaat Preussen in Frage kommt, gewiss; denn seine Regierung ist ja von demselben Geist beseelt, der in der Reichsregierung maassgebend ist. Aber wir haben bekanntlich noch andere Bundesstaaten an unserer Wasserkante und unter diesen einen, dessen Regierung noch vor einigen Jahren auf Anregungen bezw. Vorschläge der Seeschiffer nicht einmal eine Antwort gab, geschweige denn die Vertreter dieses Standes zu einer Aeusserung in wichtigen nautischen Fragen aufforderte. Erst in den letzten Jahren ist eine in Schifferkreisen mit Dank anerkannte Besserung eingetreten. Hoffentlich gelingt es deutschen Capitänen und Schiffsofficieren durch höfliches, aber zielbewusstes Auftreten, die Bedeutung ihres Standes immer mehr auch solchen Instanzen zum Bewusstsein zu bringen, die bisher noch nicht davon überzeugt waren.

Haftung des Schleppers für Collisionsschäden, die das geschleppte Schiff verursacht hat.

Aus Hamburg wird uns geschrieben:

Die in Ihrer Ausgabe vom 8. ds. Mts. mitgetheilte Entscheidung des Reichsgerichts hat gewiss bei Manchem, und nicht nur bei Eigenthümern von Schleppern, Verwunderung und die zweifelnde Frage hervorgerufen, ob denn wirklich diese Entscheidung und die in ihrer Begründung entwickelten Theorien unserem Rechte entsprechen, dessen leichte Verständlichkeit und dessen Uebereinstimmung mit den Anschauungen der Betheiligten, namentlich in Sachen des Schiffsverkehrs so oft gerühmt ist?

Eine Bark wird die Elbe hinuntergeschleppt, der Schlepper steht unter dem Commando des Lootsen bezw. des Capitäns der Bark. Vor St. Pauli kommt ihnen ein Dampfer entgegen. Der Lootse giebt dem Schlepper ein Commando zum Ausweichen. Der Schlepper führt das Commando richtig aus; aber das Commando war falsch. Die Bark collidirte mit dem Dampfer. Nun wird neben der Bark auch der Schlepper für ersatzpflichtig erklärt.

Zwar wird ausgeführt, dass nach der Bestimmung des Binnenschiffahrts-Gesetzes, nach welcher, wenn mehrere Schiffe in einem Schleppzuge vereinigt sind, nur dasjenige Schiff haftet, welches den Schaden verursacht hat, der Schlepper nicht stets für den vom geschleppten Schiffe angerichteten Collisionsschaden haftet, auch nicht unter allen Umständen dann, wenn das Commando des Schleppzuges auf dem geschleppten Schiffe geführt wird (!). Er haftet nicht, wenn er ein richtiges Commando richtig ausführt, und das Anhängeschiff durch ein von ihm unabhängiges Manöver die Collision herbeiführt. In solchem Falle fehle der Rechtsgrund, um den Eigenthümer des Schleppers verantwortlich zu machen. Habe aber der Schlepper das Schiff in die Richtung ge-

bracht, dass es collidiren musste, so hafte er, auch wenn das betreffende Manöver auf einen Befehl vom Anhängeschiff, dem er nachzukommen verpflichtet war, ausgeführt sei, weil die zum Commando über den Schlepper berufene Person seiner Besatzung zuzurechnen sei.

Diese Ausdehnung des Begriffs der Besatzung widerstreitet eben so sehr der natürlichen Auffassung, wie anscheinend dem Gesetze. Das H.-G.-B. sagt § 481: »Zur Schiffsbesatzung werden gerechnet der Schiffer, die Schiffsmannschaft sowie die übrigen auf dem Schiffe angestellten Personen.« Auf dem Schiffe müssen die Personen Dienstverrichtungen vorzunehmen haben, nicht auf einem anderen Schiffe, und die Thatsache ist nicht aus der Welt zu bringen, dass der Schlepper und das Anhängeschiff zwei verschiedene Schiffe sind, welche meistens auch verschiedenen Personen gehören. Das Gesetz spricht diese Begriffsbestimmung ganz allgemein aus. Hätte es Ausnahmen von der Regel zulassen wollen, dahin, dass unter Umständen auch die auf einem anderen Schiffe beschäftigten Personen zur Besatzung eines Schiffes zu rechnen wären, so hätte es dies zweifellos aussprechen müssen; da es das nicht gethan hat, kann weder die Besatzung des Schleppers zur Besatzung des Anhängeschiffes gerechnet werden, noch umgekehrt.

Ferner müssen nach dem Gesetz die Personen auf dem Schiffe angestellt sein, d. h. es muss ein auf ihre Thätigkeit bezüglicher Vertrag zwischen ihnen und dem Eigenthümer des Schiffes abgeschlossen sein. Nun mag man den Begriff der Anstellung so weit fassen, wie man will, mag man selbst sagen, dass zwischen dem Rheder und dem Zwangslootsen, den er zu nehmen gezwungen ist, ein Anstellungs-Verhältniss bestehe, er bezahlt ihn doch wenigstens. Aber, dass zwischen dem Rheder des Schleppers und dem Capitän oder dem Lootsen des geschleppten Schiffes ein Anstellungsverhältniss bestehe, nur weil die Besatzung des Schleppers den Befehlen jenes vorübergehend unterstellt ist, das kann man doch nimmermehr sagen. Wird man denn z. B., wenn die Militärverwaltung für einen Transport mit einem Fuhrherrn einen Vertrag abschliesst, nach dem die Fuhrknechte den Befehlen des Generals X. zu folgen haben, den General als Angestellten des Fuhrherrn ansehen können?

Wie verträgt sich diese Auffassung mit der anderen, ebenfalls gerichtsseitig anerkannten, dass wenn ein Schiff ein anderes derselben Rhederei schleppt, sie als besondere Rechtssubjecte aufzufassen sind, die gegen einander wegen Hülfslohn etc. Rechtsansprüche erheben können? Würde in solchem Falle, wenn der Capitän des geschleppten Schiffes das Commando über den Schleppzug führt, er einen Antheil am Hilfslohn verlangen können, weil er zur Besatzung des rettenden Schleppschiffes zu rechnen sei? Der § 740 spricht der Besatzung des geschleppten Schiffes den Anspruch auf Hilfslohn ausdrücklich ab. Man kann aber doch unmöglich dieselbe Person, wenn es sich um eine Collision handelt, zur Schiffsbesatzung rechnen, wenn es sich aber um eine Bergung handelt, nicht.

Die Frage der Anstellung ist wesentlich, denn die Haftung des Schadens für Collisionsschäden beruht ja überhaupt darauf, dass nach § 485 des H.-G.-B. im Gegensatz zu dem Allgemeinen Recht des B.-G.-B. der Rheder »verantwortlich ist für die Schäden, die seine Angestellten dritten Personen in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen zufügen. Fällt diese persönliche Beziehung zwischen dem Rheder und demjenigen, der den Schaden verursacht, fort, so fehlt jeder Grund, aus dem ersterer für durch sein Schiff — in diesem Falle durch ein fremdes Schiff — verursachte Collisionsschäden haften soll. In der That trifft für die Haftung von Schleppzügen in besonders hohem Grade zu, was der Präsident des Hanseatischen Oberlandesgerichts auf der Pariser Conferenz des »Comité maritime international« im Jahre 1900 überhaupt gesagt hat: »il n'y a pas de logique dans toute cette question«. Die Ausbildung, welche das Collionsrecht, speciell für Schleppzüge und für diese im Widerspruch mit dem H.-G.-B. gefunden hat, würde schon längst eine lebhafte Bewegung unter den Betheiligten hervorgerufen haben, wenn die Entscheidungen materiell die Rheder träfen, wenn nicht der Schaden so oder so von den Assecuradeuren getragen würde, für die sich die Sache im Allgemeinen ausgleicht. Dr. C. G.

Die Modellschleppversuchsstation des Norddeutschen Loyd.

Von E. E. A. Lockroy, ehem. französischem Marineminister.*)

Der Admiral de Maigret erzählte mir eines Tages, dass er in seiner Jugend einmal eine Versammlung von amerikanischen Schiffbauern gesehen habe. Sie sassen in einem Gasthaus, und, während sie über dies und jenes sich unterhielten, schnitzten sie mit ihren Messern an grossen Stücken Tannenholz. Diese Holzstücke waren nichts anderes als Schiffsmodelle. Von Zeit zu Zeit hielten diese sonderbaren Ingenieure im Reden an, betrachteten aufmerksam ihr Werk, schnitten einige Späne ab, um die Linien zu verbessern und nahmen dann die unterbrochene Unterhaltung wieder auf. Wunderbar! Sie brachten es fertig, jene herrlichen Segelschiffe, welche man damals für die besten und schnellsten Fahrer des Atlantic hielt, zu entwerfen und fertigzustellen, aber man kann nicht ewig Schiffbau mit Messerschnitzen betreiben. Die Wissenschaft musste dies allzu einfache Verfahren verdrängen, um die grosse Anzahl von Fragen, welche noch ihrer endgültigen Erledigung harrt, zu beantworten.

Hierzu sind ernste, vollständige und wiederholte Versuche nöthig; leider sind sie in der Praxis sehr schwer ausführbar. Man kann sie, ohne viele Gefahren zu laufen, auf dem Schiffe

*) Aus dem Werke Lockroys »Du Weser à la Vistule« übersetzt in »Die Flotte« No. 12.

selbst nicht wagen. Das Ideal wäre, sie mit wenig Kosten zu machen, in einem für Beobachtung und Studium gleich günstigen Raume, mit einem Modell, welches sich genau in den Umständen befindet, worin später das Schiff sein wird, so dass man während der Ausführung schon sicher ist, welches Ergebniss man erzielen wird.

Dieses Ideal hat eine grosse deutsche Schiffahrtsgesellschaft, der Norddeutsche Lloyd, in Bremerhaven verwirklicht mit der sogenannten Modellschleppversuchsstation. Der Erfolg ist so gross gewesen, dass alsbald alle Pläne der Kriegsschiffe wie die der Handelsschiffe an dieses Laboratorium eingesandt wurden. Das Arsenal in Wilhelmshaven bereitet die Errichtung einer ähnlichen Versuchsstation für die Kriegsmarine vor.

Man muss nicht denken, dass die Versuchsstation eines jener grossen Gebäude mit Caryatiden auf beiden Seiten der Thür, einer Monumentaltreppe und einem Vorhof sei, wie wir sie gewöhnlich in Frankreich für den geringsten unserer Beamten oder für die unnützeste unserer Verwaltungen errichten. Nein, weit entfernt davon. Deutschland vergeudet niemals sein Geld. Die Versuchsstation stellt sich dar als ein kleines, sehr einfaches, sehr niedriges Häuschen von bescheidenem Aeusseren, das mitten in einem brachliegenden Felde Aufnahme gefunden hat.

So einfach die Versuchsstation von aussen aussieht, so wunderbar ist dieselbe im Innern ausgestattet. Die Anstalt besteht aus sieben Räumen für verschiedene Zwecke. Ueberall herrscht eine peinliche Sauberkeit, nichts ist elegant, aber alles leuchtet. Wände, Boden, Decke, Möbel, Instrumente, Maschinen, alles wird gefegt, gebürstet, gewaschen, gescheuert, geputzt, morgens und abends, mit einer Gewissenhaftigkeit und Sorgfalt, welche wirklich zu bewundern sind. Ich kann das Innere der industriellen Anlagen Deutschlands nur mit den neuen chirurgischen Operationssälen vergleichen, welche man in einem gut verwalteten Krankenhause antrifft. Man sollte glauben, ein Hygieniker hätte die Verwaltung in Händen.

Die Erbauung, Aufstellung und Einrichtung der Versuchsstation hat trotz ihrer Einfachheit nicht weniger als 280 000 Frcs. nach unserem Gelde gekostet. Es findet sich dort ein Arbeitszimmer für den mit den Versuchen betrauten Ingenieur, an der Seite liegt ein helles Zimmer für die Zeichner und ein Lagerraum für Materialien und Modelle. Der andere Theil des kleinen Gebäudes ist der interessantere. Er enthält zuerst einen langen Raum, welcher fast ganz von einem ungeheuren Gefäss eingenommen wird, welches bis zum Rande mit flüssigem Paraffin gefüllt ist. Ausserdem befindet sich dort Gips und eine ganze Ausrüstung zum Modelliren. Dieser Raum stösst an ein grosses Atelier, das sogenannte »Fräse-Atelier«, wo eine der sinnreichsten Maschinen, die man sich denken kann, aufgestellt ist. Dort erhalten die Modelle ihre genauen und endgültigen Formen. Angrenzend an dieses Zimmer, wo grosse Winden Aufstellung gefunden haben, dehnt sich ein langer, bedeckter Schuppen über einen Raum von etwa 200 m aus. Dieser verhältnissmässig enge Raum wird von einem mit filtrirtem Wasser gefüllten Canal eingenommen, auf beiden Seiten ist er mit einem kleinen, 1 oder 1½ m breiten Fusssteig versehen, auf welchem eine Eisenbahnschiene läuft. Der Canal ist 150 m lang, 6 m breit und 4 m tief. Die Schienen dienen dazu, einen grossen, electrisch bewegten Wagen oder eine Rollbrücke in verschiedener Gangart von einem Ende des Canals zum anderen laufen zu lassen.

Wenn der Plan eines Schiffes festgelegt und die Zeichnung fertig ist, bildet man aus Cement eine Art Form, welche annähernd der Gestalt des hohlen Schiffes entspricht. Sie misst im Mittel noch überall einen Centimeter mehr, als das Modell nach seiner Fertigstellung haben wird.

Wenn die Form in dem grossen Gefäss, von dem oben die Rede war, fertig ist, lässt man Paraffin im Sandbade schmelzen, wodurch jede Porosität vermieden wird. Ist das Parraffin geschmolzen, so giesst man es mittelst einer weiten Röhre und eines Trichters in die sorgfältig nahe bei dem Gefässe aufgestellte Form. Dann bringt man schnell und, ehe die Masse kalt wird, eine Art Gerippe, aus Stoff künstlerisch gearbeitet und durch kleine Querhölzer gehalten, hinein, welches genau die innere Höhlung des Schiffes wiedergiebt.

Wenn das Modell aus der Form kommt, hat es 4½ bis 5 m Länge. Eine Winde schafft es zur Fräsemaschine. Dies ist der Apparat, welcher dem Paraffin die genaue Form giebt. Man denke sich einen grossen gefirnissten Tisch; neben diesem Tisch eine Maschine, bestehend aus zwei »Fräsern« oder, wenn man will, zwei scharfen Schraubenflügeln, von denen einer gegen den andern läuft, und die sich mit einer Geschwindigkeit von 1500 Umdrehungen in der Minute drehen; dann ein bischen tiefer als die Maschine einen kleinen Wagen, der auf ein paar Schienen zwischen den beiden Schraubenflügeln hindurchgeht. Dies ist der ganze Apparat.

Der Plan des Schiffes liegt auf dem Tische; das Paraffin-Modell ist, mit dem Kiel nach oben, fest auf dem kleinen Wagen angebracht. Sind diese Vorbereitungen fertig, so lässt man den Tisch auf seinen Stützen gleiten und der Wagen bewegt sich auf seinen Schienen derartig weiter, dass das Paraffin-Modell langsam zwischen den schneidenden Schraubenflügeln hindurch geht. Der mit der Arbeit betraute Mann stellt sich vor den Tisch, nimmt eine Stahlspitze und folgt damit auf dem Plan, welcher unter seiner Hand weitergeht, genau der »Wasserlinie« des Schiffes. Diese Spitze ist mit der Maschine verbunden und wirkt durch einen sinnreichen Mechanismus derartig auf die beiden Schraubenflügel, dass sie, indem sie sich in ihrer Drehung einander nähern oder sich entfernen, mit mathematischer Genauigkeit in dem Paraffin-Modell die »Wasserlinien«, so wie sie der Arbeiter auf dem Plan verfolgte, aushöhlen. Dann nimmt man mit einem Hobel die überhängenden Stücke Paraffin fort, macht den Kiel glatt und das Modell ist genau dem Schiffstyp, welchen der Ingenieur entworfen hatte, gleich.

Nun bleibt nur noch übrig, genau den Tiefgang des Schiffes, seinen »Sitz« im Wasser festzustellen. Man bringt mittels einer Winde das fertige Modell in den Canal, welcher sich in der bedeckten Gallerie befindet und taucht es ein. Mit Hülfe kleiner Apparate, Nadeln und Bleisäckchen stellt man die wirkliche Flotationslinie fest. Hierauf bringt man das noch immer eingetauchte Modell unter die Rollbrücke, welche von einem Ende des Canals zum anderen läuft.

Die Rollbrücke ist 8 m lang und 6 m breit. Ihre Plattform mit Grätings wird durch sechs gusseiserne Räder gehalten. Vorn befinden sich die electrischen Maschinen, welche ihren Gang bestimmen. In der Mitte stehen die Maschinen zur Messung des Kielwiderstandes und die Registrir-Apparate. Auf beiden Seiten unter dem Wagen oder der Rollbrücke arbeiten die Objective der Moment-Photographie, welche die Einzelheiten des Weges aufzeichnen.

Der Wagen wird in Bewegung gesetzt. Seine Geschwindigkeit muss genau mit den verschiedenen Geschwindigkeiten, welche man von dem Schiff erwartet, übereinstimmen. Um sie zu controlliren, sind von 5 zu 5 m auf den Seiten des Canals electrische Contacte angebracht.

Das Paraffin-Modell ist ausserdem vorn und hinten mit kleinen Aluminiumstangen versehen, um die »Variationen beim Eintauchen« zu messen, welche bei grosser Geschwindigkeit, namentlich wenn es sich um kleine Typs handelt, gefährliche Veränderungen in der Lage des Schiffes hervorbringen würden. Am Schluss der Fahrt kann sich der Ingenieur nach den Linien, welche ihm durch die Registrirapparate geliefert werden, eine genaue Ansicht über die Form, welche er dem Schiffe gegeben hat, und ihre etwaigen Fehler bilden. Die Photographien zeigen es ausserdem. Und diese Probe ermöglicht es ihm,

Fehler zu vermeiden und wirkliche Fortschritte hervorzubringen.

Meistens machen die deutschen Ingenieure drei oder vier verschiedene Pläne für ein Schiff. Nach diesen stellt man drei oder vier Paraffin-Modelle her, welche man nacheinander versucht. Man wählt dann dasjenige, welches den geringsten Widerstand bei der Fahrt bietet. Alle grossen Dampfer des Norddeutschen Lloyd, welche England selbst durch die Schönheit ihrer Formen und die Schnelligkeit ihrer Fahrt in Erstaunen versetzt haben, sind auf diese Weise ausprobirt worden. Beinahe alle neueren Kriegsschiffe der deutschen Flotte wurden denselben Proben unterzogen.

Der Schiffbau hat in den letzten 30 oder 40 Jahren in Deutschland eine ungeheure Ausdehnung angenommen. Früher gingen alle jungen Leute, welche sich als Schiffbau-Ingenieure ausbilden wollten, nach England, um ihre Ausbildung zu vollenden, so wie heutzutage Japan seine besten Schüler nach Europa schickt. Heute, im Besitz guter Modelle und guter Ingenieure, braucht Deutschland niemanden mehr. Ganz allein bringt es die Fortschritte hervor, welche die Statistiken angeben. Selbst seine alten Lehrmeister mussten empfinden, dass es gelernt hat, auf eigenen Füssen zu stehen und dass es seine eigenen Bahnen wandelt.

Sprechsaal.

(Eingesandt.)

(Ohne Verantwortlichkeit der Redaction.)

Neues über die Reformbedürftigkeit des Gesetzes betr. die Untersuchung von See-Unfällen.

Wie nothwendig es ist, dass die Geschäftsführung der deutschen Seeämter endlich einmal einer Revision unterzogen wird, soll Folgendes zeigen.

Es mag ja an und für sich für das Seeamt manches Mal eine schwierige Sache sein, sich voll in die auf See abgespielten Thatsachen hineinzudenken und aus den verschiedenen Aussagen die Wahrheit zu finden, doch sollten eben dann die seemännischen Beisitzer um so vorsichtiger wägen, ehe ein Spruch gefällt wird, der wie in dem von mir nachstehend behandelten Falle den Verhältnissen keineswegs entspricht. Die Sache wird um so ernsthafter, nachdem die Seeämter sich mehr und mehr darauf legen, ohne gesetzliches Recht Rügen und Tadel auszusprechen und die Assecuradeure anfangen, auf solche Sprüche Gewicht zu legen, um dann die Rhedereien vor die Alternative zu stellen, entweder einen solchen gemaassregelten Capitän zu entlassen, oder eine erhöhte Prämie zu zahlen. Um so schlimmer ist aber die Sache, weil nach den jetzigen Gesetzen einem solchen getadelten Capitän kein Recht zusteht, seine Sache weiter zu verfolgen, sondern er stillschweigend abwarten muss, ob er noch ferner das Vertrauen seiner Rheder geniesst oder seine oft so schwer errungene Stellung, die Frucht langjähriger Arbeit und Mühe, aufgeben muss, um sich andere Beschäftigung zu suchen. Dass solche Verhältnisse unhaltbar sind, wird wohl jeder rechtdenkende Leser zugeben, steht doch jedem Verbrecher das Recht zu, seine Sache weiter zu verfolgen.

Nach dieser Einleitung komme ich zu der Angelegenheit, die diese Besprechung verursacht hat und bemerke vorher ausdrücklich, diese Zeilen lediglich aus Interesse für alle deutschen Capitäne und Schiffsofficiere geschrieben zu haben, nicht aber mit der Absicht Jemand zu verletzen. Der Sachverhalt ist folgender:

Der Flensburger Dampfer »Maia«, Capt. W. Möller, auf der Reise von Riga nach Grangemouth mit Planken und Schlipper beladen, befand sich am Mittag des 29. Sept. v. J. in der Ostsee laut astronomischer Beobachtung auf 57° 0′ N. Breite und 19° 13′ O. Länge. Es wurde nunmehr mit WSW, SW und SWzW ihrem Curse bis Nachts um 2½ Uhr weiter gedampft. Es war inzwischen neblig geworden und hatte man den Umständen nach langsam gefahren und auch gelothet. Als nun um 2½ Uhr wieder gelothet wurde und zwar 18 Faden grober Sand, und das Schiff sich demnach in ungefähr 56° 8′ N. Br. und 16° 50′ O. Lg. befand, hörte man in SWzW die Nebelsignale eines entgegenkommenden Dampfers, welcher, trotzdem die »Maia« noch mit gestoppter Maschine wartete, immer in der nämlichen Richtung blieb.

Die »Maia« setzte nunmehr ihren Curs WSW, so langsam die Maschine gehen konnte und wurden die Nebelsignale des sich nähernden Dampfers, der sich noch immer eben an B. B. befand, regelmässig beantwortet. Auf der Commandobrücke befand sich der Capitän mit dem II. Steuermann Lenith, 2 Mann am Ruder und einer auf der Back, alle aufmerksam nach dem fremden Dampfer ausspähend. Man erblickte denn auch bald oben aus dem Nebel heraus das Toplicht des fremden Schiffes etwa 1 Strich an Backbord und legte das Ruder nun Backbord (rechts), um dem entgegenkommenden Dampfer mehr Platz zum Ausweichen zu geben, ihm zu gleicher Zeit die eingeschlagene Richtung durch einen kurzen Ton der Dampfpfeife angebend. Da dieser Ton auch sofort durch einen kurzen Ton beantwortet wurde, gab man sich auf der »Maia« der Hoffnung hin, dass die beiden Schiffe sich regelrecht an Backbord passiren würden.

Plötzlich jedoch hörte man von dem anderen Dampfer drei kurze Töne und sah zu gleicher Zeit sein grünes Licht auftauchen; da nun die Gefahr einer Collision unvermeidlich geworden, es aber für »Maia« nicht räthlich erschien, zu stoppen und rückwärts zu schlagen, weil das Schiff eine sehr schwere Maschine hatte und die Umsteuerungsmaschine mit der Hand gedreht werden musste, welches Manöver immerhin 2—3 Minuten in Anspruch genommen hätte, ehe das Schiff zum Stillstand gekommen wäre, andererseits der Erfolg gar zu leicht der hätte werden können, dass »Maia« seinerseits dem andern Dampfer in die Seite rennen konnte, wurde noch im letzten Augenblicke versucht, mit voller Kraft vorwärts und hart Backbord-Ruder sich von dem anderen Schiffe zu entfernen. Dies Manöver war indessen kaum ausgeführt und das Schiff erst 2 Strich von WSW bis W abgefallen, als der andere Dampfer, der wiederholt drei kurze Töne gab, die »Maia« mit grosser Kraft mitschiffs im Backbord-Bunker mit dem Vordersteven anrannte. Die Maschine der »Maia« war eben vor der Collision wieder gestoppt worden und fand man, als die Schiffe wieder auseinander kamen, im Backbord-Bunker ein Loch von 12—14 Fuss Tiefe und ca. 1½—2 Fuss Breite bis ungefähr 4 Fuss unter Wasser. Der Stoss war mit solcher Gewalt geführt, dass die in dem Oberbunker geladenen Schwellen die Bunkerwand nach dem Maschinenraum zu durchbrachen, und das Wasser auf diesem Wege direkt nach dem Maschinenraum hineinströmte. Es war jetzt 3 Uhr Morgens den 30. September und seit der letzten Lothung etwa 1—2 Minuten vergangen.

Der Capitän des fremden Dampfers erklärte auf Befragen, dass sein Schiff der Lübecker Dampfer »Afrika« wäre, er heisse Tretau und wäre auf der Reise von Lübeck nach Wiborg begriffen. Capt. Möller theilte nun mit, dass sein Schiff schwer beschädigt sei, er aber versuchen würde, die Küste Oelands zu erreichen, um dort sein Schiff auf Strand zu setzen. Er fragte weiter, ob ein NW-Curs ihn in nächster Linie auf Strand führen würde und bat schliesslich Capt. Tretau bei ihm zu bleiben. Man blieb indessen auf der »Maia«, ohne Antwort und machte nun schleunigst die Rettungsboote klar und steuerte volle Kraft nordwestwärts, die Dampfpfeife mit einer Menge kurzer unregelmässiger Töne im Gange haltend. Sämmtliche Pumpen wurden in Betrieb gesetzt; jedoch nahm das Wasser im Maschinenraum fortwährend zu und nachdem die Feuer unter den Kesseln durch das eindringende Wasser ausgelöscht waren, stand die Maschine um 4h 15m still. Es wurden nun Knall-

signale abgegeben und um 5 Uhr die »Maia« von dem holländischen Dampfer »Alieda« ins Schlepptau genommen.

Da »Maia« aber mehr und mehr sank, wurde um 6 Uhr die Mannschaft an Bord der »Alieda« genommen und blieben nur noch Capt. Möller mit 2 Matrosen an Bord, um das Schiff zu steuern. Um 8 h 30 m tauchte aber die »Maia« mit dem Hintertheil unter Wasser und als eben Capt. Möller mit seinen 2 Leuten von Bord gekommen, sank das Schiff ganz weg und blieb vorläufig auf dem Heck mit der Back über Wasser stehen. Die Position des gesunkenen Dampfers wurde von der »Alieda« aus auf 56° 12' N.-Br. und 16° 39' O. Lg. ungefähr 7' von der Küste entfernt festgestellt. Die Mannschaft der »Maia« wurde nach der Rhede von Segerstad gebracht, wo sie in den eigenen Booten landete.

In der Sitzung des Flensburger Seeamts vom 8. October wurde Capt. Möller zunächst der § 16 der Kaiserl. Verordnung verlesen, wonach ein Schiff, welches die Nebelsignale eines anderen Schiffes vorlicher als dwars hört, stoppen muss, um sich erst wegen des Curses des andern Schiffes zu orientiren. Es war dem Capitän kaum vergönnt, diesen Vorwurf zurückzuweisen, da er ja nach der Lothung so lange gestoppt, bis er sich über die gehörten Töne orientirt, als ihm wiederum vorgehalten wurde, dass es im Nebel unmöglich wäre, die Richtung eines gehörten Signal-Tones zu bestimmen.

Als schliesslich ein Matrose, der später auf Ausguck gewesen, aussagte, dass er während der Lothung den anderen Dampfer nicht gehört, und Capt. Möller dieses dahin erklärte, dass der Mann auf dem Hinterdeck mit dem Einholen der Lothleine beschäftigt gewesen, wurde dem Capitän vorgehalten, dass er auch, wenn das Schiff still liege, den Ausgucksmann nicht von der Back nehmen dürfe, es wären ja Leute genug an Bord, die ja nur aus der Koje geholt werden könnten. Capt. Möller, der wegen aller dieser Vorwürfe verwirrt wurde, vertheidigte sich hiergegen; die Thatsache aber, dass während des Lothens ein anderer Mann auf der Back gestanden, wurde hierbei nicht aufgeklärt. Im übrigen brachte die Verhandlung nichts Neues zu Tage.

Eine ganz andere Luft wehte im Sitzungssaale bei Eröffnung der Verhandlung am 30. October. Zunächst kam ein Schreiben aus Lübeck zur Verlesung. Der Briefschreiber, ein Mitrheder der »Afrika« und Beisitzer des Ober-Seeamtes, constatirte, dass Capt. Tretau ein besonders sorgsamer und tüchtiger Schiffsführer und aus den Beschädigungen der »Afrika« deutlich zu ersehen wäre, weil dieselben erheblicher an Steuerbord als an Backbord seien, dass nicht »Afrika«, sondern die »Maia« das anrennende Schiff gewesen. Kein Wunder, wenn schon damals den seemännischen Zuhörer ein Gefühl beschlich, als wenn das Urtheil dem Capitän der »Maia« schon gesprochen wäre!

Nachdem nunmehr zur Vernehmung der Zeugen geschritten wurde, bekundete der I. Maschinist der »Afrika«, dass seine Maschine wie eine Taschenuhr functionirte. Das Schiff habe eine linksdrehende Schraube. Die Maschine machte mit voller Kraft 98, mit halber Kraft 80 und mit langsamer Fahrt, gleich 3 Seemeilen pr. Stunde, 60 Umdrehungen. Die volle Kraft bedeute etwa 8 Seemeilen Fahrt. Mit langsamer Maschine gebrauche, wenn voll rückwärts gegeben, das Schiff etwa eine Minute bis zum Stillstand, nach 2 Minuten machte man Rückwärtsgang. Als das Commando »Volle Kraft rückwärts« gegeben wurde, hatte er mit der einen Hand die Maschine umgestellt, mit der anderen Hand sich aber festgehalten, um bei einem erfolgenden Stoss nicht umzufallen. Im Maschinenjournal waren fortwährend Umdrehungen, also volle Kraft registrirt.

Der Bootsmann, der mit dem Capitän auf der Brücke gewesen, sagte aus, dass er den entgegenkommenden Dampfer zuerst an Steuerbord voraus gesehen, darauf wäre rückwärts gegangen und er wäre vom Capitän nach hinten geschickt, um das Logg einzuholen, infolgedessen er von dem ganzen Vorgang nichts weiter bemerkt habe; doch behauptete er, sein Schiff wäre schon vor der Collission im Rückwärtsgang gewesen.

Der Ausgucksmann behauptete, dass er die »Maia« zuerst an Steuerbord in 3 m Entfernung gesehen hatte; da sich aber herausstellte, dass der Mann überhaupt kein Seemann war, wurde er von dem Vorsitzenden zurückgewiesen.

Der Rudersmann, ein 16jähriger Junge, aber dem Aussehen nach ein recht aufgeweckter und intelligenter Bursche, constatirte, dass er NOzO$^{3}/_{4}$O gesteuert. Beim Insichtkommen des fremden Dampfers hatte er den Befehl Backbord erhalten und der Captitän hatte gleichzeitig mit der Dampfpfeife einen kurzen Ton gegeben. Später wäre volle Kraft rückwärts telegraphirt. Die Ruderlage wäre nicht verändert.

Capt. Tretau erklärte, dass er in der nämlichen Nacht um 2 h 40 m Morgens die Nebelkanone von Oeland Södra Udde in NNW gehört habe. Um 2 h 50 m hörte er die Nebelsignale eines entgegenkommenden Dampfers an Steuerbord voraus, liess dann seine Maschine langsam gehen und erblickte bald darauf das Toplicht und die grüne Seitenlaterne des anderen Schiffes etwa 3 Strich an Steuerbord voraus. Er liess dann seine Maschine volle 2 Minuten lang rückwärts gehen, so dass sein Schiff in voller Rückwärtsbewegung sich befand, als er von dem anderen Schiffe angerannt wurde, welches seinem Schiffe an beiden Seiten des Vorderstevens mehrere Beschädigungen zufügte. Die Zeit der Collision giebt auch Capt. Tretau auf 3 Uhr Morgens an. Er behauptet ferner, dass er keine Veranlassung gehabt, im Vorwege zu stoppen oder anders zu manövriren, als er gethan und pflichtete der Vorsitzende ihm bei, dass einem Capitän das volle Recht zustehe, im Nebel halbe Kraft zu fahren.

Capt. Tretau sagt ferner aus, dass er keinen kurzen Ton mit der Dampfpfeife gegeben. Der Rudersmann hatte kein Verständniss für kurze oder lange Töne. Das Ruder habe er Backbord legen lassen, um der Linksdrehung des Schiffes beim Rückwärtsgang zu begegnen! Das Maschinenjournal wäre unrichtig geführt, in seinem Journal stände halbe Kraft und langsam. Die Bitte des Capt. Möller, bei ihm zu bleiben, habe er nicht gehört, er wäre auf die Frage, ob ein NW-Curs die »Maia« in nächster Richtung auf den Strand führen würde, nach dem Kartenhaus geeilt, um den Curs zu bestimmen. Er hätte nach dem Unfalle 2 Stunden lang auf der nämlichen Stelle treiben lassen, von der »Maia« aber nichts weiter gehört. Auf die schliessliche Bitte des Capt. Tretau, man möge nicht glauben, dass er die »Maia« verlassen, antwortete der Vorsitzende: er möge nur ruhig sein, »deshalb sind wir ja da.«

Der einzige von der Mannschaft der »Maia« anwesende Zeuge, der Steuermann Leuith, wandte sich nun an den Vorsitzenden, ihn auf die verkehrte Aussage der »Afrika«-Mannschaft aufmerksam machend: man hätte doch auf der »Maia« das Toplicht und das grüne Licht der »Afrika« nur an Backbord gesehen, doch wurde ihm leider vom Vorsitzenden und dem Reichscommissar gesagt, das wäre einfach unmöglich.

Der Reichscommissar führte nun aus, dass der Zusammenstoss der beiden Schiffe, die sich ungefähr in entgegengesetzter Richtung trafen in erster Linie auf dichten Nebel zurückzuführen sei. Er nähme an, dass, wenn die »Afrika« ihre Backbordbewegung beibehalten, die beiden Schiffe sich an Backbord klar passirt haben würden. Im Uebrigen tadelte er die verkehrte Journalführung des Maschinisten der »Afrika«.

Der Spruch des Seeamtes lautet: 1) Der Zusammenstoss des Flensburger Dampfers »Maia«, Capt. Möller, mit dem Lübecker Dampfer »Afrika« ist von dem Führer der »Maia«, Capt. Möller, dadurch herbeigeführt, dass er beim Sichten des Toplichtes des anderen Dampfers sein Ruder Backbord legte und die Maschine auf volle Kraft vorwärts stellen liess. Die

Vorschriften der Kaiserl. Verordnung über das Verhalten der Schiffe nach einem Zusammenstoss von Schiffen auf See sind befolgt worden.

2) Das Maschinenjournal der »Afrika ist insofern mangelhaft geführt, als es vielfach unterlassen ist, die Zahl der Umdrehungen von Stunde zu Stunde einzutragen.

Die angeführten Gründe besagen: 3) dass »Maia« während des Lothens um 2h 35m Morgens die Nebelsignale eines entgegenkommenden Dampfers etwa voraus gehört. Man setzte den Curs WSW und glaubte denn auch alsbald die Nebelsignale des anderen Dampfers an Backbord zu hören. Als man mit ganz langsamer Maschine weiter fuhr, kam das Toplicht eines Dampfers in Sicht. Capt. Möller liess nun sofort sein Ruder hart Backbord legen, trotzdem er die Lage des anderen Dampfers nicht ausmachen konnte. Als gleich darauf das grüne Licht des Gegendampfers in Sicht kam, ging er volle Kraft vorwärts und als sein Schiff West anlag, stiess er mit seiner Backbordseite ungefähr mitschiffs auf den Steven des Gegendampfers.

4) Der Gegendampfer »Afrika« hatte die Nebelsignale der »Maia« gehört und erblickte dann das Toplicht der »Maia« an Steuerbord und liess nun die Maschine volle Kraft rückwärts gehen. Das Schiff war schon in voller Rückwärtsbewegung als die Collision erfolgte.

5) Der Maschinist der »Afrika« erklärte, dass die eingetragenen Umdrehungen ein Versehen von seiner Seite seien.

7) Nach Artikel 15 der Kaiserl. Verordnung soll ein Schiff, welches im Nebel ein anderes Schiff vorlicher als dwars hört, stoppen und sich erst über die Lage des anderen Schiffes orientiren, ehe es weiter fährt. Diese Vorschriften sind von der »Maia« nicht befolgt.

8) Auf »Afrika« ist richtig gehandelt worden, dass man nach Hören der »Maia« den Curs hielt und darauf rückwärts ging; ob ein kurzer Ton der »Maia« mit einem kurzen Ton beantwortet wurde, wäre gleichgültig, weil dadurch weder die Collision herbeigeführt noch verhindert werden konnte.

Es ist hierauf zu erwidern und zwar zu:

1) Der Zusammenstoss der beiden Schiffe ist nur von der »Afrika« verschuldet, weil derselbe zuerst sein Ruder Backbord legte und darauf ganz unnöthiger Weise rückwärts schlug, wodurch das Schiff in Folge der linksdrehenden Schraube mit grosser Gewalt in die Backbord-Seite der »Maia« hineinrannte. Wenn behauptet wird, dass »Maia« das anrennende Schiff gewesen und sein Schiff schon rückwärts gegangen wäre, so ist es nur zu bedauern, dass das Flensburger Seeamt sich nicht die Mühe gab, den Thatbestand eingehender zu untersuchen. Die in verticaler Linie erfolgte schwere Beschädigung der »Maia« (dessen Augenzeuge auch der Capitän der »Alieda« ist) können niemals von einem rückwärts gehenden Schiffe herrühren, sondern bezeugen, dass »Afrika« der »Maia« mit bedeutender Fahrt in die Seite hineinrannte. Ob die Vorschriften über das Verhalten der Schiffer nach einem Zusammenstoss auf See von Seiten der »Afrika« befolgt wurde, mag dahingestellt bleiben. Anderseits ist es mir auffallend, dass der Capitän nach dem Kartenhause ging, ohne seinen Steuermann, der nach der schweren Collision doch wohl an Deck gekommen sein dürfte, zu beauftragen, auf die weiteren Mittheilungen der »Maia« zu achten.

2) Das Maschinenjournal der »Afrika« ist richtig geführt, das Schiffsjournal dagegen mangelhaft. Es gab sich leider das Seeamt nicht die Mühe, der Sache auf den Grund zu gehen. Der Dampfer »Afrika« verliess Travemünde den 28. September Abends etwa 8½ Uhr und betrug die Reisedauer bis zur Unfallstelle den 30. September Morgens 3 Uhr demnach 30½ Stunden. Die zurückgelegte Distance ist 245 Seemeilen, welches eine Durchschnittsfahrt von 8 Seemeilen per Stunde ergiebt, die höchste Geschwindigkeit welche »Africa« nach eigener Aussage des ersten Maschinisten erreichen konnte. Es war während dieser Reisedauer nach eingezogenen Erkundigungen der meteorologischen Stationen zu Travemünde, Marienleuchte, Darsorort, Arkona und Hammern vielfach neblig, auch bezeugt der Capitän der »Alieda« dass er vom Sunde her bis zur Unfallstelle vielfach mit dichtem Nebel zu kämpfen gehabt. Selbst die eigene Aussage des Führers der »Afrika«, dass er in der Unfallnacht um 2h 40m die Nebelkanone von Oelands Södern Udde in NNW gehört, ist desshalb ein weiterer Beweis für meine Behauptung, dass im Nebel volle Kraft gefahren ist, weil der Collisionsort um 3 Uhr von diesem Punkte weit entfernt war. Dass aber das Besteck der »Maia« richtig war, beweist wiederum eine unter No. 2228 der »Nachrichten für Seefahrer« vom 5. October v. J. eingetragene Notiz.

3) Dieser Passus 3 ist vom Seeamte ziemlich unverständlich verfasst. Capt. Möller wusste sehr wohl in welcher Richtung sich der Gegendampfer befand und traf ihn ja auch in der nämlichen Richtung an. Es ist hier sogar von dem grünen Licht der »Afrika« geschrieben, während in der Verhandlung doch dem Steuermann Lenith vom Seeamte entschieden bestritten wurde, dass er das grüne Licht der »Afrika« jemals hätte sehen können. Dass »Maia« sich einfach an den Steven der »Afrika« gescheuert (??) habe, wird nach dem Vorstehenden wohl Niemand glauben.

4) »Afrika« kann die »Maia« niemals an Steuerbord gesehen haben; es sei denn im letzten Augenblick vor der Collision, als ihre Maschine rückwärts schlug und das Schiff in Folge dessen hart nach links drehte. Sehr richtig bemerkte der Reichscommissar: »Wenn »Afrika« in Uebereinstimmung mit dem gegebenen kurzen Ton ihre Rechtsbewegung beibehalten, hätte die Collision voraussichtlich vermieden werden können«.

5) Die »Maia« hat den Vorschriften der Kaiserl. Verordnung voll genügt, indem sie nach der Lothung mit gestoppter Maschine liegen blieb, solange bis sie über die Richtung der gehörten Nebelsignale völlig im Klaren war und dann mit äusserster Vorsicht weiter fuhr. Es ist mir im Uebrigen vollständig unerfindlich, weshalb das Seeamt dem Capt. Tretau nicht die nämliche Bestimmung der Kaiserl. Verordnung entgegenhielt, wie seinerseits dem Capitän Möller.

6) Es ist durchaus nicht gleichgültig, dass »Afrika« den kurzen Ton der »Maia« mit einem kurzen Ton seiner Dampfpfeife beantwortete. Der Führer der »Maia« musste demnach die volle Ueberzeugung gewinnen, dass sein Manöver von dem Gegendampfer gebilligt und verstanden wurde. Als aber plötzlich das andere Schiff mit bedeutender Fahrt und ersichtlicher Linksdrehung auf ihm zufuhr, da blieb ihm freilich nichts anderes übrig, als gemäss Art. 29 zu handeln und den letzten Versuch, sich mit voller Maschinenkraft aus der drohenden Gefahr zu entfernen. Wenn ihm dieses in Anbetracht der zu kurz bemessenen Zeit leider nicht gelang, so handelte er dennoch auf voller gesetzlicher Basis und darf ihm Niemand verdenken, wenn er noch im letzten Augenblick versuchte, das ihm anvertraute Schiff dem gewissen Untergang zu entziehen. — —

Ein ganz analoger Collisionsfall wurde kürzlich hier verhandelt, der Spruch des Seeamtes lautete: Der Capitän Paulsen vom »Herzog Friedrich« hat den Unfall verschuldet, weil er es unterliess, sein Schiff an eine Stelle zu bringen, von wo er die Nebelsignale des anderen Schiffes an der Backbordseite hörte.

Es ist doch merkwürdig, dass dem Führer der »Maia« vom Seeamte vorgehalten wurde, er wäre überhaupt nicht im Stande die Richtung eines gehörten Nebelsignals festzustellen, während man dem Capitän Paulsen wiederum zur Last legt, dass er nach dem Gehör seinen Curs nicht rechtzeitig geändert habe.

Flensburg im Januar. H. Lorenzen.

Schiffbau.

Bauaufträge.

Die Hamburger Werft von Blohm & Voss hat von der Firma F. Laeisz den Auftrag zu einer **Viermastbark** von

4500 T. Tragfähigkeit erhalten. Sowohl dieser Neubau wie auch der in letzter Nummer erwähnte Bauauftrag derselben Rhederei bei C. Tecklenborg, Geestemünde, sind Schwesterschiffe, sie werden durchweg aus weichem Siemens Martin Stahl gebaut und mit allen Einrichtungen zur leichten Bedienung der Segel, wie Brassen- und Raawinden etc., versehen. Auf gute Unterkunft der Mannschaft ist weitestgehend Bedacht genommen nach dem Muster der Einrichtungen auf der »Potosi«, die sich als vorzüglich bewährt haben. Sie erhalten auch statt des sonst eingebürgerten Dampfbetriebes Motore, von der Motorenfabrik Oberursel gebaut und geliefert, nach Angaben von Herrn Capt. Hilgendorf. Es handelt sich hierbei um Aenderungen, die der frühere Führer der »Potosi« an der an Bord befindlichen Schiffsmotorenwinde »Gnom« vorgenommen hat und die, weil sie sich vorzüglich bewährt haben, von der Motorenfabrik berücksichtigt sind. Je einer der Motoren mit zehn Pferdestärken steht in Verbindung mit der Ankerwinde. Erfreulich ist es, dass die Aufträge zwei deutschen Werften und darunter einer Hamburger Werft zugewendet sind, obwohl erste englische Werften mit sehr billigen Offerten sich darum bemüht haben.

Stapelläufe.

Am 18. Februar lief auf der Schiffswerft von Henry Koch, Lübeck ein für die Herren Hansen & Closter, Apenrade, neuerbauter Dampfer glücklich vom Stapel. Das Schiff erhielt den Namen »**Béta**« und hat folgende Abmessungen: 260′ × 38′ × 19′ 6″. Die Tragfähigkeit des Schiffes beträgt auf Lloyd Sommerfreibord bei einem mittleren Tiefgang von 18′ 2800 T. d. w.

Vereinsnachrichten.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 19. Februar. Als Mitglieder werden aufgenommen die Herren Navigationslehrer Zedel und Lichey. Unter den Eingängen ist von Bedeutung, ein Schreiben des Vereins Hamburger Assecuradeure, in dem das Bestreben des Seeschiffer-Vereins zur Herbeiführung einer Lokalverordnung für die Elbe in jeder Hinsicht unterstützt wird. Dem Schreiben ist die Abschrift einer daraufbezüglichen Eingabe an die Deputation für Handel und Schiffahrt beigefügt. Nach Bericht der Revisoren über den Befund der Casse, wird dem Cassirer, Herrn Capt. Elingius Entlastung ertheilt. Ein Bericht der »Hansa«, der zur regen Theilnahme an den Verhandlungen des Verbandstages mahnt, wird vom Vorsitzenden, Herrn Capt. Bendix unterstützt und eine rege Betheiligung aus den Mitgliederkreisen als ausserordentlich wünschenswerth bezeichnet. Zur Tagesordnung übergehend »Semaphor-Signale über Witterungsberichte an den Nachmittagen der Sonn- und Festtage in Cuxhaven«, werden von Herrn Capt. Lübcke die Angaben über die Dienstzeit der Telegraphenbeamten auf Borkum und Helgoland mitgetheilt, nach denen es recht wohl möglich erscheint, dass die Witterungssignale auch während der beregten Zeiten in Cuxhaven angezeigt werden können. Aus der Mitte der Versammlung wird der Wunsch geäussert, ebenfalls auf Neuwerk eine Semaphorstation zu errichten, indem dort draussen beim III. Elbfeuerschiffe die grossen Dampfer vielfach ankern, wie auch diese Einrichtung zur weiteren Entlastung der an und für sich engen Rhede von Cuxhaven ganz besonders beitragen würde. Nächste Sitzung am 26. Februar. Tagesordnung: 1) **Abänderungen einiger Anträge zum Gesetze betr. die Untersuchung von Seeunfällen.** 2) **Besprechung über eine event. Erweiterung des Verbandes.**

Der **Verein Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine zu Hamburg** schreibt: In der am Donnerstag, den 13. d. Mts. abgehaltenen gut besuchten Versammlung stand u. A. der geplante Bau eines Navigationsschulgebäudes zur Besprechung und führte der Vorsitzende ungefähr Folgendes aus: »Die heutigen räumlichen Verhältnisse der Navigationsschule entsprechen in keiner Weise den Anforderungen, welche mit Recht gestellt werden dürfen; denn es ist unerträglich, wenn während der Dauer der Prüfungen, also während 16 Wochen im Jahre zwei verschiedene Classen in einem Raume unterrichtet werden müssen, die Maschinistenclasse räumlich getrennt in der Böhmkenstrasse untergebracht und für die Einrichtung einer Classe für Schiffer auf kleiner Fahrt Raum überhaupt nicht vorhanden ist. Die an die Schiffsofficiere des Deck- und Maschinendienstes gestellten Anforderungen werden andauernd gesteigert. Die technische Commission des Reichsamts des Innern habe bereits in Erwägung gezogen, ob den Steuermanns- und Schiffercursen nicht obligatorisch bezw. facultativ als Unterrichts- und Prüfungsgegenstand die Schiffbaukunde und die Lehre der Stabilität der Schiffe angefügt werden solle. In Bremen und Oldenburg sei bereits auf Anregung des Nordd. Lloyd an den Navigationsschulen ein Obercursus für Maschinisten eingerichtet, um ihnen eine weitergehende Ausbildung, besonders mit Rücksicht auf den Schnelldampferdienst zu ermöglichen. Preussen folge dieser Einrichtung nach, um der eingetretenen Concurrenz zu begegnen und Hamburg habe um so mehr Ursache sich in gleicher Weise zu beeilen, als für den Bau einer Maschinenbauschule in Altona bereits Mk. 300 000 bewilligt seien. Hamburg besitzt ja allerdings schon eine Schule für Schiffbaukunde und Maschinenbaukunde, welche der Gewerbeschule angegliedert sei. An diesen Umstand allein werden sich viele der Maschinisten als auch der Steuerleute stossen, weil der Name Gewerbeschule den Begriff einer Schule bezeichnet, in welche Lehrlinge und Gesellen gehen, um sich nach ihrer Arbeitszeit weiterzubilden. Was dagegen hier nöthig sei, sei eine Schule, die mindestens den Character eines Technikums haben muss. Nicht mit Unrecht hat der verstorbene Ferdinand Laeisz in der Bürgerschaft s. Zt. die Worte ausgesprochen: »Was für die Schiffahrt gelehrt und gelernt werden kann, das soll man auf der Hamburgischen Navigationsschule lehren und lernen«. Es werde sich desshalb durchaus empfehlen, die Schule für Maschinenbau- und Schiffbaukunde organisch mit der Navigationsschule zu vereinigen und diese so auszugestalten, dass sie wirklich Alles umfasst, was im Zusammenhange mit der Schiffahrtskunde und dem Schiffsdienste stehen mag. Die werthvollen Modelle und Maschinen, die Lehrkräfte können dann um so besser für alle Theile ausgenutzt werden. Auch die Platzfrage dürfe man nicht aus dem Auge lassen, und schien ihm, Redner, nur St. Pauli geeignet. Die meisten Schüler der Navigationsschule liefert St. Pauli und Eimsbüttel. Würde dieselbe aber nach dem Osten Hamburgs verlegt, so bestände die Gefahr, dass die Schüler statt nach dorthin, nach Altona gehen würden«. Nach kurzer Besprechung wird folgende Resolution angenommen:

»Der Verein Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine Hamburgs hält es im Interesse der hamburgischen Schiffahrt und im Hinblick auf die hervorragende Bedeutung Hamburgs, für die deutschen Schiffahrtsinteressenten für erwünscht und erforderlich, dass für die Hamburger Navigationsschule ein ihrer Bedeutung angemessenes eigenes Gebäude errichtet werde. In diesem Gebäude ist hinreichender Raum zu schaffen, um nicht nur die gegenwärtig bestehende Maschinistenschule, die bereits organisch der Navigationsschule angegliedert ist, auch räumlich mit dieser zu vereinigen, sondern auch die Navigationsschule durch Hinzuziehung der gegenwärtig mit der Gewerbeschule vereinigten Lehrcurse für Schiffbau und Maschinenkunde weiter auszugestalten. Der von dem Senate auf St. Pauli in Aussicht genommene Platz erscheint durchaus geeignet.«

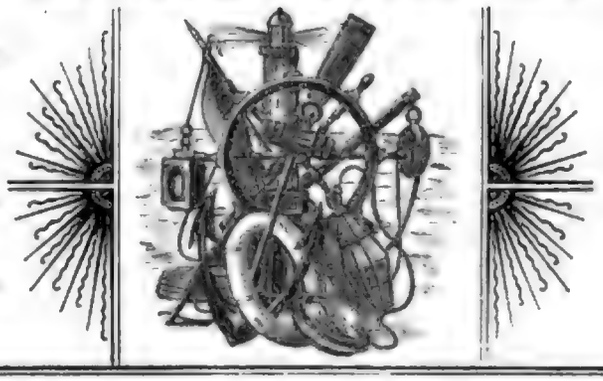
Nachdem zwei Herren in den Verwaltungsrath gewählt sind, wird die Versammlung um 11 Uhr geschlossen.

Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer
zu Hamburg.
(Geschäftsführender Verein, Steinhöft 1.)

Seeschiffer-Verein „Weser"
in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin"
in Stettin.



Schiffer-Gesellschaft
in Lübeck.

Verein
Flensburger Seeschiffer
in Flensburg.

Abänderungsvorschläge des Hamburger Vereins:

1) zum Statut des Verbandes Deutscher Seeschiffer-Vereine.

§ 1. Der Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine bezweckt die Förderung der Interessen des Standes der Seeschiffer im Besonderen und der Seeschiffahrt im Allgemeinen.

§ 2. Mitglieder des Verbandes können nur diejenigen Vereine werden, deren ordentliche Mitglieder Capitäne oder I. Schiffsofficiere mit dem Befähigungsnachweis zum Schiffer auf grosser Fahrt sind.

§ 3. Die Leitung und Vertretung des Verbandes ruht in den Händen des Vorstandes desjenigen Vereins, der auf dem Verbandstag für die Dauer eines Jahres durch Majoritätsbeschluss der Einzelvereine gewählt wird. Der Ort eines in Aussicht genommenen Verbandstages wird durch Majoritätsbeschluss der Einzelvereine, der Termin durch den Vorstand des geschäftsführenden Vereins bestimmt.

§ 4. Zu Delegirten des Verbandstages können nur ordentliche Mitglieder gewählt werden. Dieselben ernennen aus ihrer Mitte einen Vorsitzenden zur Leitung der Versammlung.

Die Führung des Protokolls liegt in den Händen eines Verbandsschriftführers, der Mitglied vom Vorstand des letztjährigen geschäftsführenden Vereins sein muss.

§ 5. An den Verhandlungen des Verbandstages kann jedes Mitglied der zum Verbande gehörenden Einzelvereine theilnehmen.

Es erfolgen jedoch die Abstimmungen des Verbandstages nach Vereinen

1) über Verwaltungsangelegenheiten,
2) wenn von der Majorität der vertretenen Vereine ein solcher Abstimmungsmodus beschlossen wird.

Solchenfalls hat jeder Verein für jede angefangene 50 seiner Mitglieder eine Stimme. Bei allen Abstimmungen gilt absolute Majorität. Bei Stimmengleichheit findet eine zweite Abstimmung statt. Bei Wiederholung der Stimmengleichheit gilt der Antrag als abgelehnt.

§ 6. Ein Verbandstag muss, wenn irgend möglich, im 1. Quartal des Jahres abgehalten werden. Ist seine Abhaltung beschlossen, so ist er innerhalb zweier Monate einzuberufen. Anträge zur Tagesordnung sind mindestens 4 Wochen vorher dem geschäftsführenden Verein einzusenden. Drei Wochen vor Abhaltung des Verbandstages wird die Tagesordnung vom geschäftsführenden Verein den Einzel-Vereinen mitgetheilt.

§ 7. Die Einzelvereine haben dem geschäftsführenden Verein laufende Mittheilungen über alle für den Verband wichtigen Angelegenheiten zu machen, insbesondere auch im Laufe des Januar die Zahl der Vereins-Mitglieder mitzutheilen. Der geschäftsführende Verein sorgt für die allgemeine Verbreitung unter die Mitglieder.

Vereine, welche ihre Tagung zeitweilig aussetzen, haben eine Commission zu ernennen, die den Verkehr mit dem geschäftsführenden Verein aufrecht erhält.

§ 8. Kosten, welche dem geschäftsführenden Verein durch Leitung der Verbandsgeschäfte erwachsen, sind unter die Einzelvereine nach Maassgabe ihrer Stimmenanzahl vom letzten Verbandstage zu vertheilen. Die Abrechnung hat alljährlich zu erfolgen.

§ 9. Aenderungen des Statuts und in der Geschäftsordnung können nur durch Stimmenmehrheit der Vereine beschlossen werden.

§ 10. Ein aus dem Verbande austretender Verein hat für das laufende Jahr noch zu den Kosten des Verbandes nach Verhältniss seiner Stimmenanzahl vom letzten Verbandstage beizutragen.

Das Verbandsjahr läuft mit dem Kalenderjahr ab.

2) zur Geschäfts-Ordnung.

1. Anträge, welche aus der Versammlung gestellt werden und zur Abstimmung gebracht werden sollen, sind dem Vorsitzenden schriftlich einzureichen.

2. Zur Stellung von Anträgen sind ausser den Delegirten auch die anwesenden Mitglieder eines zum Verband gehörigen Vereines berechtigt.

3. Anträge von Gästen müssen von mindestens einem der Delegirten mitunterzeichnet sein.

4. Anträge auf Schluss der Debatte sind schriftlich, von mindestens drei Mitgliedern unterzeichnet, einzureichen.

3. Ist ein Antrag auf Schluss der Debatte angenommen, so hat die Versammlung darüber abzustimmen, ob die vor Annahme des Antrages angemeldeten Redner noch zu hören sind.

Dem Referenten wie dem Correferenten muss auf Verlangen noch das Wort ertheilt werden.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.

Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1902. No. 9. Hamburg, den 1. März. XXXIX. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Einheitliche Schulzeit für die Prüflinge zum Schiffer auf grosser Fahrt. — XXXIII. Vereinstag des Deutschen Nautischen Vereins. — Stapelläufe von deutschen und britischen Werften. (Januar 1902.). — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Auf dem Ausguck.

Der 33. Vereinstag des Deutschen Nautischen Vereins, dessen Beschlüsse in einzelnen Fragen gewiss von manchem Leser mit Spannung erwartet wurden, ist, soweit lediglich die geschäftliche Seite in Betracht kommt, programmässig am 17. und 18. Februar verlaufen. Was heissen soll, dass zu allen vom Vorsitzenden auf die Tagesordnung gestellten Gegenständen Stellung genommen wurde. Dass die Aufmerksamkeit der Anwesenden mehr auf das eine als auf das andere Thema gelenkt war, ist eine sowohl im Reichstage wie in anderen Versammlungen stets wiederkehrende Erscheinung. Die Entscheidung über die Rudercommandofrage war natürlich für die grosse Majorität — und um diese handelt es sich doch bei Beurtheilung der Frage — von ungleich grösserer Bedeutung als etwa der Beschluss zur Auslegung eines Feuerschiffs bei Södra Udden; ein Ort, von dessen Existenz die meisten Theilnehmer des 33. Vereinstages erst durch seine Tagesordnung Kenntniss erhalten hatten. Die verschiedenartige Auffassung über den Werth der einzelnen Gegenstände, macht es auch verständlich, — allerdings nicht berechtigt — dass der bei der Rudercommandofrage bis auf den letzten Platz gefüllte Saal, sich »unheimlich geleert« hatte, als die Besprechung über »die Einrichtungen für die Sicherheit der Seeschiffahrt« begann. Und doch wurden gerade bei der Discussion über das Seezeichenwesen bedeutsame Erklärungen vom Regierungstisch abgegeben. Dasselbe, könnte man einwenden, geschah ja auch zur Rudercommandofrage. Allerdings, jedoch mit dem Unterschied, dass sich die Mittheilungen der Reichsregierung zu diesem wichtigen Gegenstand gegen die letztjährigen Beschlüsse des Deutschen Nautischen Vereins richteten, während mehrere zum Seezeichenwesen regierungsseitig gemachte Aeusserungen einen bedeutsamen Erfolg des Deutschen Nautischen Vereins in seinen Bestrebungen zur Sicherheit der Schiffahrt verkündeten. Wie man aber auch über jene Erscheinung urtheilen mag, aus der Welt lässt sie sich nicht schaffen. Eine Discussion über grosse Principienfragen, und hierzu dürfte man die Rudercommandofrage nach ihrer letztjährigen Vergangenheit wohl zählen, wird immer mehr Aufmerksamkeit herausfordern, als wenn Gegenstände der Besprechung unterstehen, bei der keine scharf pointirten Gegensätze ausgefochten werden sollen.

Aber es giebt zwischen Principienfragen und den anderen eben gestreiften noch eine Zwischenstufe. Und zu dieser gehört, wie im vorjährigen Vereinstag die Fischerlichterfrage, im verflossenen das Gesetz betr. die Untersuchung von Seeunfällen. Wenn die Fischerlichterfage im vorigen Jahr einer Commission zur Weiterberathung übergeben wurde, so vermochte man sich dieses Vorgehen insofern zu erklären, als das Thema wegen seiner rein technischen Eigenschaften zur Discussion im Plenum nicht besonders geeignet ist. Wenn

aber in diesem Jahre die Besprechung über genau präcisirte, im Druck vorgelegte Abänderungs-Vorschläge zum Gesetz betr. die Untersuchung von Seeunfällen abgesetzt und einer Commission überwiesen wurde, hauptsächlich weil die Mehrheit für eine derartige Auseinandersetzung unvorbereitet war, und auch weil der Verein zur Berathung anderer Gesetze, wie der Seemannsordnung etc. lange Zeit (nämlich 10 Jahre lang) gebraucht hatte, dann bedauern wir diese Auffassung. Und zwar umsomehr, als für deutsche Capitäne und Schiffsofficiere, nach Sachlage des bestehenden Gesetzes, die heutige seeamtliche Rechtsprechung von gradezu unheilvoller Wirkung ist. Wird deutschen Capitänen und Schiffsofficieren nicht bald das Rechtsmittel der Beschwerde an eine höhere Instanz zugestanden, sofern ein Seeamt lediglich ein Verschulden an ihrer Handlungsweise feststellt, (eine Maassregelung, mit denselben Consequenzen für den Betroffenen in seinem Dienstverhältniss zur Rhederei, wie die Entziehung der Befugniss zur Ausübung des Gewerbes), dann wird die Zahl der erbitterten Gemaassregelten ständig wachsen und schon aus rein politischen Gründen zur Gefahr nicht nur für den ganzen Stand und für die Rhedereien, sondern auch für den Staat werden. Aus diesem Grunde ist hier jeder Hinweis auf die Seemannsordnung, als auf einen analogen Fall, verfehlt. Wir wollen nur hoffen, dass dem Gesetz auf dem Seeschiffer-Verband am 3. und 4. März nicht ein gleiches Schicksal zu Theil werde.

Man könnte nun noch einige Worte über die beim Rudercommando beobachtete Form der Abstimmung sagen und vielleicht zart andeuten, dass die in jenem Zusammenhang von einem Vertreter der Reichsregierung mit Lebhaftigkeit gegen grossen Widerspruch vorgetragene Theorie zu hoch für das Begriffsvermögen des beschränkten Unterthanenverstandes war. Aber wir wollen über diese doch mehr nebensächlichen Dinge den Schleier der Vergessenheit decken und uns den Gesammteindruck nicht trüben lassen. Denn Alles in Allem genommen, hat der 33. Vereinstag zweifellos einen sehr guten Eindruck gemacht. Eine imposante Versammlung; Vertreter der höchsten Reichsbehörden und eine grosse Anzahl Angehöriger der an der Seeschiffahrt betheiligten Erwerbsclassen. Alle beseelt von dem Gedanken, die wichtigen der Besprechung harrenden Themata zum Wohl der deutschen Seeschiffahrt und im Sinne ihrer Ausübenden zu erledigen. Wenn dieser Zweck, trotz manchen heftigen Widerstreits, innerhalb der kurz bemessenen Zeit von zwei Tagen erreicht wurde, dann gebührt für solchen Erfolg, der Leitung dieser Versammlung kein geringes Verdienst. Man kann in der Behandlung einzelner Fragen recht wohl ganz anderer Ansicht wie der verehrte Vorsitzende Herr Geh. Rath Sartori sein, die Eigenschaft aber, eine grosse Versammlung ausserordentlich geschickt leiten zu können, wird ihm Niemand absprechen dürfen noch wollen. Der Deutsche Nautische Verein darf wiederholt mit Recht zu der Wahl seines Vorsitzenden beglückwünscht werden. —

An die zweitägige Sitzung schloss sich ein Festmahl; nicht nur ausgezeichnet durch die gebotenen materiellen Genüsse, sondern insbesondere auch durch die dort gehaltenen Reden. Nach einem Toast des Vorsitzenden auf S. M. den Kaiser, widmete Herr Rich. C. Krogmann-Hamburg der Thätigkeit und Person des anwesenden Handelsministers, Excellenz Möller, einige bedeutsame das politische Gebiet streifende Worte. Herr Möller antwortete unmittelbar. Die Quintessenz seiner Ausführungen war die mit Eifer vorgetragene Mahnung zum Maasshalten, sowohl in der Dimensionirung der Schiffe wie auch in den Forderungen zum Zolltarif-Entwurf. Wünsche, die nicht überall auf fruchtbaren Boden fielen. An das Festmahl schloss sich ein kleiner Schlusscommers, von dem alle Theilnehmer mit der Hoffnung auf Wiedersehen im nächsten Jahre in zufriedener Stimmung schieden.

* * *

In Nr. 3 haben wir den Spruch des **Flensburger Seeamtes** zum **Collisionsfall »Herzog Friedrich« — »Concordia«** u. A. mit den Worten begleitet: »das Flensburger Seeamt habe sich nicht nur in Gegensatz zu der Rechtsprechung deutscher Seeämter und ausländischer Seegerichte gesetzt, sondern auch ein Urtheil gefällt, dass im directen Widerspruch zu den Bestimmungen des Art. 16, Abs. 2 der Kaiserl. Verordnung vom 9 Mai 1897 steht«. Diese Stellungnahme stützte sich auf einen durch die »Hamburger Börsenhalle« verbreiteten Spruch des Flensburger Seeamts, nach dem das Verschulden einer Collision einem Capitän zur Last gelegt wurde, weil er unterlassen hatte, »sein Schiff an eine solche Stelle zu bringen, von wo er die Nebelsignale des anderen Schiffes an der Backbordseite hören konnte«. Wir glaubten damals an eine unrichtige Berichterstattung der »Börsenhalle« und erklärten, über irgend eine Mittheilung erfreut zu sein, die uns zum Widerruf der vorstehenden Ausführungen Anlass geben könnte. Vom Vorsitzenden des Flensburger Seeamtes ist uns nun das erforderliche Material, nämlich der Spruch nebst Begründung, übermittelt worden. Und aus diesen Daten geht hervor, und zwar nach unserer Ansicht zu Gunsten des gefällten Urtheils: 1) den Führern beider Dampfer musste bekannt sein, dass kein anderer Dampfer auf ihrer Strecke (zwischen Ulsnis und Lindannis auf der Schlei) war und dass sie sich Backbord passiren sollten, woraus 2) das Seeamt eine Bezugnahme auf die Be-

stimmungen des Art. 16 Absatz 2 für unrichtig hält, weil im vorliegenden Falle die thatsächlichen Voraussetzungen fehlen. D. h. weil die im Art. 16 Abs. 2 angenommene Situation, wonach der Führer des einen Schiffes die Lage des anderen nicht auszumachen vermag und umgekehrt nicht bestand. 3) Da die Schiffe sich regelmässig um eine ganz bestimmte Tageszeit auf etwa halbem Wege zwischen den Anlegestationen Ulsnis und Lindannis an ungefähr gleicher Stelle begegnen, war jeder Irrthum beim Wahrnehmen der gegenwärtigen Nebelsignale über deren Ursprung ausgeschlossen. 4) Das Fahrwasser auf der Collisionsstelle ist 1—1½ Seemeilen breit, also zum Ausweichen weit genug. — Bis hierher vermögen wir dem Seeamt in seiner Beweisführung ohne Widerspruch zu folgen. Wir geben auch ferner zu, dass die Collision unter Berücksichtigung der thatsächlichen Verhältnisse richtiger auf einen Verstoss gegen Art. 27 der Kaiserl. Verordnung als gegen Art. 16 Abs. 2 zurückzuführen sein dürfte. Nicht aber können wir uns der Behauptung des Flensburger Seeamtes anschliessen, dass hier auch der Art. 18 Abs. 1 in Frage kommt. Und zwar, nach Ansicht des Seeamts, aus folgendem Grunde: »Weil beide Schiffsführer wussten, dass die Schiffe sich in gerade entgegengesetzter Richtung näherten, hatten sie sich so einzurichten, dass sie einander an Backbord passiren konnten«. Die angeführte Aeusserung des Seeamts deckt sich ihrem Sinne nach allerdings mit dem Inhalt des Art. 18 Abs. 1: aber dieser Paragraph hat vier Absätze, unter denen Abs. 3, unter Bezugnahme auf Abs. 1 bekanntlich folgendermaassen lautet:

»Sie (nämlich die Vorschrift im Abs. 1. D. R.) findet daher nur dann Anwendung, wenn bei Tage*) jedes der Fahrzeuge die Masten des anderen mit den seinigen ganz oder nahezu in einer Linie sieht, und wenn bei Nacht . . . .«

Da, als die Nebelsignale gehört wurden, weder die gegenseitigen Masten noch überhaupt die Schiffsrümpfe gesehen wurden, darf auf Art. 18 schon aus diesem Grunde nicht zurückgegriffen werden; noch weniger aber deshalb, weil die Cursrichtungen beider Schiffe, als sie unmittelbar vor der Collision einander ansichtig wurden, einen grossen Winkel bildeten. Der Zusammenstoss erfolgte in einem Winkel von etwa 75 Grad. Nach Art. 18, Abs. 4 findet die im Abs. 1 enthaltene Vorschrift keine Anwendung »wenn bei Tage das eine Fahrzeug sieht, dass sein Curs vor dem Bug durch das andere Fahrzeug gekreuzt wird.« — Unter Berüksichtigung aller angezogenen Momente kommen wir zwar zu der Ansicht, dass das Urtheil des Flensburger Seeamts im Collisionsfall »Herzog Friedrich« — »Concordia« seinem Geiste nach nicht, wie wir in Nr. 3 angenommen hatten, der Rechtsprechung deutscher Seeämter direct zuwiderläuft. Wir meinen aber, wenn das Flensburger Seeamt, wie aus der Begründung des Spruches hervorgeht, in der Handlungsweise des Führers vom »Herzog Friedrich« keinen Verstoss gegen Art. 16 Abs. 2, sondern eine Nichtbeachtung des Art. 27 erblickt, dann hätte diese Anschauung auch im Wortlaut des Spruches unzweideutig zum Ausdruck gebracht werden müssen. Nicht irgend einer Form wegen, sondern mit Rücksicht darauf, dass die in Tageszeitungen veröffentlichten Sprüche deutscher Seeämter von deutschen Capitänen und Schiffsofficieren gelesen, und wie schon früher gesagt, zur Belehrung gelesen werden. Da die Gründe und Thatsachen, worauf sich die Sprüche stützen, wenn überhaupt so häufig sehr lückenhaft, berichtet werden, sollten deutsche Seeämter bei der Abfassung der Urtheile auf die öffentliche Meinung aus vorhin angedeuteten Gründen Rücksicht nehmen.

*) Die Collision ereignete sich gegen 9 Uhr Vormittags, also bei Tage.

Einheitliche Schulzeit für die Prüflinge zum Schiffer auf grosser Fahrt.

In Nr. 7 d. Bl. ist das obige Thema zur Discussion gestellt. Ich halte mich zur Darlegung meines Standpunktes in dieser Frage um so mehr verpflichtet, da sie auf meine Anregung unter die Berathungs-Gegenstände der nautischen Conferenz im Juni 1899 aufgenommen wurde.

Wenn man die »statistischen Zusammenstellungen der Ergebnisse der im Deutschen Reiche stattgehabten Prüfungen zum Seeschiffer und Seesteuermann« vom Herrn Reichsinspector für die Seeschiffer- p. p. Prüfungen verfolgt, so ergiebt sich, dass auf einigen Navigationsschulen die Schiffercurse eine Dauer haben, in der unmöglich regelrechte Curse abgehalten werden können. Es ist dies die Folge des bei den besuchtesten Navigationsschulen bestehenden Wettstreites, die Schüler in möglichst kürzester Zeit durch die Prüfung zu bringen. Dass hierbei der Unterricht nur allein auf das sich beschränken kann, was mindestens geleistet werden muss, um die Prüfung nothdürftig zu bestehen, ist selbstverständlich, und daher kommt es, dass viele Seesteuerleute, die die Schifferclasse jener Schulen besucht haben, sich hinterher über den mangelhaften Unterricht in dieser Classe beklagen.

Man wird es ja keinem jungen Steuermann verdenken können, wenn er diejenige Navigationsschule bevorzugt, auf welcher er in der kürzesten Zeit auf die Prüfung zum Schiffer auf grosser Fahrt vorbereitet werden kann. Denn die Erfahrung kann dann noch keiner von ihnen gemacht haben, dass

die Verluste, welche sie später als Capitän ihrer mangelhaften Ausbildung zu verdanken haben, in gar keinem Verhältnisse zu den geringen Kosten stehen, die ein 2 bis 3 Monate längerer Besuch der Schifferclasse verursacht. Die Unkenntniss des Seehandels- und Wechselrechts, des Versicherungsrechts und Befrachtungsgeschäfts ist schon manchem jungen Capitän theuer zu stehen gekommen, und es ist im Interesse der Schiffer dringend zu wünschen, wenn diese Fächer im Unterricht und in der Prüfung überall wieder gründlich und eingehend behandelt würden.

Wenn nun auch nach den Beschlüssen jener Fachconferenz einige der bisherigen Prüfungsgegenstände künftig in Wegfall kommen, so sind andererseits neue Fächer in die Prüfung aufgenommen, so dass an eine Verkürzung der Curse aus diesem Grunde nicht gedacht werden kann. Hiervon kann man sich durch folgende Zusammenstellung überzeugen.

Nimmt man als Mindestdauer des Schiffercursus 3 Monate = 13 Wochen an und rechnet 6 Unterrichtsstunden auf den Tag, so stehen 13.36 = 468 Stunden zur Verfügung. Hiervon entfallen:

Auf Mathematik	13.3 =	39 Stunden
» Compass	13.4 =	52 »
» Navigation	13.8 =	104 »
» Luft- und Meeresströmungen	13.3 =	39 »
» See- und Wechselrecht, Befrachtungsgeschäft	13.4 =	52 »
» Physik und Maschinenkunde	13.4 =	52 »
» Schiffbau, Stabilität, Seemannschaft	13.3 =	39 »
» Englische Sprache	13.4 =	52 »
» Nautische Instrumente	13.1 =	13 »
» Gesundheitspflege	13.2 =	26 »
zusammen		468 Stunden

Wer die Fülle des Unterrichtsstoffes kennt, wird zugeben, dass die für die einzelnen Fächer angesetzten Stunden knapp bemessen sind und zu einer Wiederholung, wie sie so oft nöthig ist, keinen Raum lassen. Man sieht aber auch, dass Pressen, welche nur zur Prüfung abrichten und sich daher nur auf das zur schriftlichen Prüfung Nothwendigste beschränken, mehrere der angeführten Fächer ganz vernachlässigen können und desshalb mit dem dritten Theile der oben angenommenen Zeit ausreichen.

So lange dieser Uebelstand, die Leute in wenigen Wochen für die Prüfung zuzustutzen, erhalten bleibt, so lange wird auch der beste Lehrplan der Schifferclasse eine practische Bedeutung nicht erlangen. Selbst die Navigationsschulen, an welcher mehrere Schifferclassen und Lehrer vorhanden sind, können die Ausbildung der Schiffer nicht in kürzerer Zeit leisten, es sei denn, dass auch sie auf systematischen Unterricht Verzicht leisten.

Bei den derzeitigen Verhältnissen kann m. E. der in Rede stehende Uebelstand nur dadurch beseitigt werden, dass für die Zulassung zur Prüfung für Schiffer auf grosser Fahrt ein mindestens dreimonatiger Besuch der Schifferclasse einer deutschen Navigationsschule nachzuweisen ist. Wenn auch hiermit der bisher in Deutschland geltende Grundsatz, dass die Zulassung zu einer nautischen Prüfung von dem Besuch einer Navigationsschule nicht abhängig gemacht wird, durchbrochen werden müsste, so sind die Gründe für diese Maassregel so schwerwiegende, dass sie dieselbe vollauf rechtfertigen.

Eine Verschärfung der Prüfungs-Vorschriften kann aus folgenden Gründen nicht zu dem gewünschten Ziele führen. Erstens können nicht alle Prüfungsaufgaben zu Bedingungsaufgaben gestempelt werden, d. h. zu solchen, deren richtige Lösung zum Bestehen der Prüfung unbedingt erforderlich ist, und wenn das Beurtheilungs-Verfahren nach dem Punktsystem eingeführt werden sollte, so wird es immer möglich sein, dass ein Prüfling mehrere schriftliche Aufgaben überhaupt nicht löst und doch die Prüfung bestehen kann. Zweitens werden die Prüfungsaufgaben schliesslich doch den Pressen bekannt, die dann natürlich nur diese Aufgaben einpauken. Auf diese Art kommen die Pressen über die Capitel: Deviationslehre, Handels- und Wechselrecht, Versicherungswesen, Physik, Luft- und Meeresströmungen, Schiffsjournal u. a. schnell hinweg, aber zu einem nutzbringenden Verständniss dieser Fächer können die betreffenden Schüler unmöglich kommen.

Dass nun das Reich, wie von gegnerischer Seite behauptet wird, nicht befugt sei, zur Gesundung unseres Navigationsschulwesens eine bestimmte Dauer des Besuchs einer deutschen Navigationsschule für die Zulassung zur Schifferprüfung vorzuschreiben, ist eine Behauptung, die schon durch die jetzigen Prüfungs-Vorschriften widerlegt wird. Nach diesen verlangt das Reich den Nachweis einer 69-monatigen Fahrzeit zur See; ohne diesen Nachweis wird Keiner zur Prüfung für Schiffer auf grosser Fahrt zugelassen. Es ist eben dem Reiche nicht gleichgiltig, wo und wie sich der Schiffsführer die nothwendigen Kenntnisse in der Seemannschaft aneignet, er muss dies eben auf See thun und den Schiffsdienst an Bord erlernt haben. Auch bei anderen Gewerben schreibt der Staat eine bestimmte Unterrichtszeit vor, ehe der Betreffende zur Staatsprüfung zugelassen wird; so hat z. B. auch der Arzt eine bestimmte Dauer des Besuches einer Universität vor Ablegung der Staatsprüfung nachzuweisen.

Die obige Forderung steht also durchaus nicht vereinzelt da, und dass sie übertrieben wäre, wird nach vorstehenden Ausführungen nicht behauptet werden können.

Interessant ist hier ein Blick auf diese Verhältnisse, wie sie sich im Nachbarreiche Oesterreich-Ungarn entwickelt haben; dort wird nunmehr Niemand zur »Merkantil-Seeofficiers-Prüfung« zugelassen, der nicht mindestens 3 Jahre hindurch eine nautische Staatsschule mit Erfolg besucht hat.

Danzig, 19. Februar. G. Holz.

XXXIII. Vereinstag
des
Deutschen Nautischen Vereins.

1. Tag. (17. Februar.)

Unter Hinweis auf die in voriger Nummer bereits in Kürze gemachten Bemerkungen über die mit der Einleitung des Vereinstages verbundenen Formalitäten (Wahlen, Rechnungslage, Jahresbericht etc.) wird, einem früheren Brauch entsprechend, jetzt in eine Resprechung der Thätigkeit während beider Tage (am 17. und 18. Februar) eingetreten. Es muss ausdrücklich hinzugefügt werden, dass wegen Platzmangel die Durchführung des ausgesprochenen Vorsatzes, soll zusammenhängend berichtet werden, nur möglich ist, wenn ein sehr abgekürztes Verfahren zur Geltung kommt. Die stenographischen Aufzeichnungen, für die dieser Bericht als vorläufiger Ersatz dienen mag, werden ja später den betheiligten Kreisen zugänglich gemacht. Auf besondere Einzelheiten gehen wir noch an anderer Stelle dieser Nummer ein.

Leuchtfeuerabgaben in England. Der Referent, Herr Commercienrath Preuss-Königsberg weist zunächst auf die Kosten hin, welche den zwischen Ostsee und England verkehrenden Schiffen aus den Abgaben erwachsen, die nicht mehr wie früher nach der Zahl zu passirenden Leuchtfeuer, sondern nach dem Raumgehalt der Schiffe bemessen werden. Einer Anregung des deutschen Generalconsuls in London, die das vier- bis fünffache des Einheitssatzes für »foreign going ships« erstrebt, stimmt der Referent zu und beantragt, nachdem Herr Geh. Rath v. Jonquières ein Eintreten der Reichsregierung für eine gemässigte Abgabe zugesagt hat, folgende einstimmig angenommene Resolution:

„Ich beantrage die Freigabe der Leuchtfeuerabgaben in England schon nach Zurücklegung der 4. oder 5. Reise eintreten zu lassen. Die Vergünstigung müsste aber auf alle Ostseehäfen Anwendung finden, nicht nur auf die durch Eis gesperrten."

Höhenunterschied zwischen Top- und Seitenlichtern bei Dampfern. Der Referent, Herr Navigationsschuldirector Dr. Bolte-Hamburg stellt fest, dass im Art. 2 der Kaiserl. Verordnung präcise Angaben über den Höhenunterschied zwischen Top- und Seitenlampen fehlen. Wenn auch jeder Schiffsführer im eigenen Interesse und in Uebereinstimmung mit der bei ihm zu erwartenden Auffassung über den Zweck der Lichterführung so verfahren werde, dass das Toplicht nicht niedriger als die Seitenlichter angebracht sind, so hält Redner bestimmte, Missverständnisse ausschliessende, Angaben im internationalen Seestrassenrecht für dringend erforderlich und zwar durch internationale Verständigung. Der unter Berücksichtigung der angezogenen Momente gestellte Antrag lautet:

»Der Deutsche Nautische Verein hält eine internationale festzusetzende zusätzliche Bestimmung zu Artikel 2 der »Verordnung zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See« für erforderlich, nach welcher eine erheblich höhere Anbringung des Toplichtes über dem Niveau der Seitenlichter vorgeschrieben wird.«

Im Laufe der Discussion wird für die durch »erheblich« bezeichnete höhere Anbringung ein bestimmter Ausdruck als wünschenswerth erklärt. Die Herren Capt. z. See Schmidt (als Vertreter des Staatssecretärs vom Reichsmarineamt) und Director Leist-Bremen sind der Ansicht, dass durch die von den Lichtern geforderte Sichtweite schon ein Höhenunterschied klargestellt ist; Herr Döbler-Danzig schlägt eine Höhendifferenz von 4 m vor; Herr Rosenstiel-Hamburg warnt vor einer bestimmten Angabe; Herr Prof. Dr. Schilling-Bremen schlägt vor, der See-Berufsgenossenschaft das Material des Referenten zu überweisen und dann später das Urtheil dieser Corporation abzuwarten. Der Anregung stimmt der Referent zu und zieht seinen Antrag zurück.

Stellung von Top- und Seitenlichtern in einer Verticalebene. Herr Eickhoff-Emden als Referent, betont, dass die Angelegenheit den Nautischen Verein bereits mehrfach, zuletzt im Jahre 1896 beschäftigt habe. Seitdem habe man weitere Erfahrungen gemacht und sei zu der Ueberzeugung gelangt, dass die von den Gegnern angeführten Schwierigkeiten sich leicht beseitigen lassen könnten. Er bittet um Annahme folgender Resolution:

1) Der Deutsche Nautische Verein ist davon überzeugt, dass feste Positionen der Seitenlichter an Bord von Dampfern nützlich sind und angestrebt werden müssen, und beschliesst, den Reichskanzler zu ersuchen, Erhebungen anstellen zu lassen, ob und auf welche Weise dies auszuführen ist.

2) Ferner erachtet der Verein es für erforderlich, dass Schnelldampfer mit mehr als 15 Knoten Fahrt durch Anbringung besonderer Lichter gekennzeichnet werden müssen und beschliesst den Reichskanzler zu ersuchen, auch über die Lösung dieser Frage Erhebungen anstellen zu lassen.

Herr Director Leist-Bremen hält die Verwirklichung des Antrages für praktisch nicht durchführbar und stützt seine Behauptung auf Mittheilungen über Erfahrungen, die er früher mit der verticalen Anbringung beider Lichtercategorien gemacht hat. In ähnlichem Sinne äussert sich Herr Navigationslehrer Hahn-Leer, der für Ablehnung des Antrages eintritt. Der Referent erklärt sich hierzu bereit, wenn seine Ausführungen, nachdem sie den Vereinen im stenographischen Bericht zugänglich gemacht sind, einem späteren Termin zur endgültigen Erwägung vorbehalten bleiben. In diesem Sinne wird beschlossen.

Lichterführung der Fischerfahrzeuge. Herr Capt. z. S. a. D. Dittmer, als Vertreter des Deutschen Seefischerei-Vereins, weist auf eine Beschreibung der deutschen Fischereifanggeräthe hin, die vom Seefischereiverein herausgegeben und vom Reichsmarineamt als Beiheft der »Nachrichten für Seefahrer« veröffentlicht, den Schiffsführern zur Information dienen sollen. Eine fernere Erweiterung des Materials wird erfolgen, sofern zu solcher Massnahme Gründe vorliegen.

(Im Anschluss hieran mag erwähnt werden, dass auf eine Anfrage über die Wirkung der Beschlüsse der Fischerlichter-Commission (am 15. Mai 1902) von einem Vertreter des Reichsamt d. I. mitgetheilt wurde, dass die Angelegenheit, weil von England noch keine Antwort eingegangen ist, in der Schwebe hänge; dass aber die Reichsregierung die Beschlüsse der Commission thunlichst berücksichtigt habe. D. R.)

Abänderung des Ruder-Commandos.*) Der Referent,

Anmerkung. Die vom Vereinstage angenommenen Anträge sind in Cursivschrift wiedergegeben. D. R.

*) Obwohl der Standpunkt des Referenten, Herrn Director Leist-Bremen, von dem des Correferenten, Herrn Inspector Polis-Hamburg in der Principienfrage gänzlich abweicht, waren ihre Ausführungen die bedeutsamsten Leistungen beider Tage; eine Auffassung, die, soweit der Inhalt der Reden und ihre Sachlichkeit in Betracht kommen, allgemein getheilt wurde. Wir bedauern, dass des beschränkten Raumes halber nur Auszüge veröffentlicht werden können. D. R.

Herr Director Leist-Bremen, giebt zunächst einen kurzen geschichtlichen Rückblick der ganzen Ruder-Commandofrage und geht dabei auf den 1891er Beschluss des Norddeutschen Lloyd und der Hamburg-Amerika Linie ein, als sie das Ruder-Commando »Rechts« und »Links« auf ihren Schiffen einführten. Obwohl sich dieses Commando vorzüglich bewährt hat und zu Missverständnissen keinen Anlass gab, hat sich die deutsche Handelsmarine dem Vorgehen der beiden Rhedereien nicht angeschlossen, trotz der wiederholten Empfehlungen des Deutschen Nautischen Vereins. Um nun dem Zustand, dass auf deutschen Schiffen nach drei verschiedenen Commandos das Ruderlegen stattfindet, sobald wie möglich ein Ende zu machen, hat der Verein der Rheder des Unterwesergebietes seinen bekannten Beschluss gefasst, nämlich Einführung des Marine-Ruder-Commandos am 1. Juli 1902. Redner geht sodann auf die Opposition ein, die dieser Beschluss gezeitigt hat und constatirt eine grössere als früher bekannte Geneigtheit in deutschen Rhedereien für das »Rechts«- und »Links«-Commando. Der Referent hält die Schwierigkeiten für die Einführung des Marine-Commandos nicht so gross, wie sie von gegnerischer Seite allgemein geschildert werden und weist dabei auf Frankreich, Oesterreich und Italien hin, in deren Kriegs- sowohl wie Handelsmarinen das sinngemässe »Steuerbord« und »Backbord« längst commandirt würden. Wenn nun die Kaiserl. Marine, wie ihre Vertreter es stets behauptet haben, »Rechts« und »Links« nicht einzuführen vermögen, dann müssen wir von der Handelsmarine einen Schritt zur Einigung machen, d. h. in diesem Zusammenhang, das Marine-Ruder-Commando annehmen. Darüber, ob die vom Vereine der Rheder des Unterwesergebiets für die Uebergangsperiode festgesetzte Zeitdauer genügend lang bemessen ist, kann man verschiedener Ansicht sein; ich habe, so führt Herr Director Leist aus, allen Grund, anzunehmen, dass hierüber selbst unter den Mitgliedern dieses Vereins verschiedene Ansichten herrschen und bin deshalb zu der Erklärung ermächtigt, dass der Verein der Rheder des Unterwesergebietes bereit sein würde, die definitive Einführung des Ruder-Commandos bis zum 1. Juli 1904, also um weitere 2 Jahre hinauszuschieben, wenn diese Hinausschiebung dazu beitragen sollte, eine Einigung innerhalb der nautischen Kreise Deutschlands zu erzielen und die jetzigen Gegner des Ruder-Commandos bewegen könnte, dasselbe gleichfalls am 1. Juli 1904 auf den ihnen gehörenden Schiffen einzuführen. Ich bemerke zum Schluss noch, dass die Regierungen der Bundesstaaten Preussen, Oldenburg und Bremen bereits ihre Geneigtheit ausgesprochen haben, der Einführung des Marine-Ruder-Commandos näherzutreten, während die Bundesstaaten Hamburg, Lübeck und Mecklenburg sich anscheinend noch nicht dafür erwärmen können. Da die Anzahl der Seeschiffe und deren Tonnengehalt bei den drei erstgenannten Staaten weit überwiegt und demnach für die Entscheidung dieser Frage ausschlaggebend ist, wird die definitive Einführung des Marine-Ruder-Commandos in der ganzen deutschen Handelsflotte nur eine Frage der Zeit sein.

Redner stellt für den Verein der Rheder des Unterwesergebietes den Antrag:

(1) »Der Deutsche Nautische Verein wolle beschliessen, dass die allgemeine Einführung des Marine-Ruder-Commandos in der deutschen Handelsmarine dringend wünschenswerth und hierfür der 1. Juli 1904 in Aussicht zu nehmen und dass es mit Rücksicht hierauf dringend zu empfehlen sei, das Rudercommando »Rechts« und »Links« sofort einzuführen.«

Der Correferent, Herr Inspector Polis-Hamburg, berührt ebenfalls den alten Beschluss beider Rhedereien für die Einführung von »Rechts« und »Links« und glaubt, im Gegensatz zum Vorredner, von den vorzüglichen Erfahrungen, die mit diesem Commando gemacht sind, schon deshalb die besten Wirkungen auf die übrige Handelsmarine erwarten zu dürfen, als seitens eines Vertreters des Reichs-Marine-Amts im letzten Jahre erklärt sei, die Kriegsmarine habe gegen die Einführung von »Rechts« und »Links« in der Handelsmarine keine Einwendungen zu machen. Dann geht Redner auf den Beschluss der Weserrhedereien und auf die Gefahren ein, welche die Verwirklichung dieses Beschlusses bringen muss. Hierauf folgt die Mittheilung, dass sich in Hamburg 1417 Praktiker für »Rechts« und »Links« ausgesprochen haben. Dann streift der Referent die Wirkung des Beschlusses vom Verein der Rheder der Unterweser und weist nach, dass derselbe in vielen deutschen Hafenplätzen die grösste Stimmung für »Rechts« und »Links« gemacht habe, das nicht als Uebergangscommando aufzufassen sei. Zu den Schwierigkeiten, welche gegen die Einführung des Marine-Ruder-Commandos in der Handelsmarine bestehen, zählt der Redner, dass in England, Amerika, Holland und den skandinavischen Ländern das alte indiredte »Steuerbord« und »Backbord« bestehen und er weist hierbei an Zahlenbeispielen nach, dass dieses Commando täglich auf etwa 450 deutschen Schiffen, die im Auslande sind, unter schwierigen Verhältnissen gebraucht wird.

Noch ungünstiger liegen die Verhältnisse, nach Ansicht des Correferenten, für die Einführung des Marine-Commandos, wenn die Zahl der in deutschen Häfen verkehrenden fremden Schiffe in Betracht gezogen wird, die alle das alte Commando benutzen. In Hamburg und Altona laufen jährlich über 6000 fremde Schiffe ein und 6000 aus, d. h. an Zahl beinahe 50 pCt. der überhaupt nach dort verkehrenden Schiffe, in Kiel etwa 1200 oder 25 pCt., desgleichen in Lübeck 700 oder 25 pCt. und in Stettin sogar 3400 oder 75 pCt., in Danzig etwa 750 fremde Schiffe oder 40 pCt., in Königsberg etwa 300 oder 40 pCt., dagegen in Bremen nur 850 fremde Schiffe oder noch nicht 20 pCt.

Diesen Zahlen gegenüber befindet sich die Kaiserl. Marine in sehr günstiger Situation. Es werden jährlich nur etwa 110—120 deutsche Kriegsschiffe und Fahrzeuge in Dienst gehalten. Die Schiffsbewegungen kommen bei weitem nicht denen einer mittleren Schiffahrtslinie gleich, und dabei kann die Marine in vielen Fällen Lootsen entbehren, wo Kauffahrteischiffe solche haben müssen.

Bei einer Einführung des Marine-Commandos auf Handelsschiffen würden wir, solange andere Nationen noch das alte Commando in entgegengesetztem Sinne gebrauchen, jährlich etwa 10000 Seeleute in diesen beiden Commandos einzuexerciren haben, während die Kriegsmarine etwa nur 1200 Rudersleute ausbildet, von denen noch dazu die Hälfte Capitulanten sind und der Marine erhalten bleiben, während ein grosser Theil der deutschen Seeleute im Auslande das alte Commando gelernt haben.

Dann geht Redner auf die Abneigung ein, die die Assecuranz-Gesellschaften der Einführung des Marine-Ruder-Commandos entgegenbringen und empfiehlt nach einem warmen Appell an die Weserrhedereien, von ihrem Beschluss zurückzutreten, die Annahme folgender Resolution:

(2) *„Der Deutsche Nautische Verein erachtet die Einführung des Ruder-Commandos „Rechts" und „Links" als einheitliches Commando auf allen Schiffen der deutschen Handelsmarine für unbedingt nothwendig und ersucht sämmtliche deutschen Rhedereien sowie die in Betracht kommenden Behörden, unverzüglich durchgreifende Massnahmen zu treffen, dass dieses Commando auf allen deutschen Schiffen in Anwendung kommt."*

Hierauf erwähnt zunächst der Unterstaatssecretär des Innern, Exc. Rothe, dass von der Oldenburgischen Regierung, unter Bezugnahme auf § 145 des Strafgesetzbuches, das Ersuchen an den Reichskanzler gerichtet sei, die Frage auf gesetzlichem Wege, und zwar im Sinne der Kaiserl. Marine, zu regeln. Die preussische und die bremische Regierung haben sich auf den Standpunkt des Marine-Commandos gestellt. Der

Reichskanzler habe für den Fall einer Nichtverständigung der nautischen Kreise, die Einführung des Marine-Ruder-Commandos in Aussicht gestellt. Redner erläuterte sodann die Gründe, die für diese Entschlüsse maassgebend seien. Die Marine könne auf keinen Fall von dem im Jahre 1872 eingeführten Ruder-Commando zurücktreten. Dieses Commando sei auf Beschlüsse des Nautischen Vereins, die auf Antrag von Rostock und Stettin gefasst worden, von der Marine eingeführt und dieses sei ein Grund mit, an dem jetzt Eingeführten auch energisch festzuhalten.

Zum Schluss befürwortet der Herr Unterstaatssecretär die Annahme des Antrages Leist.

Nach einer Erklärung des Herrn Geh. Rath Scheer (als Vertreter der Oldenburgischen Regierung) für die Gründe, des an den Reichskanzler gerichteten Ersuchens, nimmt Herr Capt. z. See Schmidt im Sinne der beiden Vorredner zur Ruder-Commandofrage Stellung, nachdem er dagegen Verwahrung eingelegt hat, auf dem vorjährigen Vereinstage eine Zustimmung der Kaiserl. Marine für »Rechts« und »Links« als Commando der Handelsmarine gegeben zu haben. Hierauf stellt und begründet Vice-Admiral Exc. Aschenborn folgenden näher von ihm begründeten Antrag.

(3) »Der Vereinstag wolle beschliessen: Die Kaiserl. Regierung zu ersuchen: »Gesetzlich anzuordnen, dass das bisher in der Handelsflotte gebräuchliche Ruder-Commando, das sich auf das Legen der Ruderpinne bezieht, nicht mehr gebraucht werden darf, und zu bestimmen, dass in Zukunft beim Steuern auf deutschen Fahrzeugen nur solche Commandoworte angewendet werden dürfen, die die Richtung bezeichnen, nach der der Bug des Schiffes gedreht werden soll.«

Folgender ebenfalls näher begründeter Antrag geht von Herrn Rheder Rodenacker-Danzig ein:

(4) »Der Deutsche Nautische Verein begrüsst ein Vorgehen der Reichsregierung zur endgültigen Regelung der Ruder-Commandofrage als den besten Ausweg aus dem gegenwärtigen unhaltbaren Zustande,«

Es folgt nun ein ebenso lebhafter wie erregter Meinungsaustausch, an dem sich nacheinander für den Antrag des Referenten die Herren Corvetten-Capitän Prowe, Capt. z. See Schmidt, Senator Wessels, Geh. Rath Schulze, Navigationslehrer Hahn und Director Woegens aussprechen und gegen bezw. für den Antrag des Correferenten die Herren: Detlevsen, Zielcke, Schroedter, Dr. Gütschow und Nachtwey. Im Anschluss hieran entspinnt sich eine sehr lange Geschäftsordnungsdebatte, aus der hervorgeht, dass nach Vereinen abgestimmt wird. Das Abstimmungsresultat ergiebt unter Ablehnung der Anträge 1, 3 und 4 die Annahme des Antrages 2, d. h. für die Einführung des Ruder-Commandos »Rechts« und »Links«.

2. Tag. (18. Februar.)

Vortrag des Wirkl. Geh. Adm.-Raths Prof. Dr. Neumayer über die Thätigkeit der Deutschen Seewarte. In ebenso erschöpfender wie beachtenswerther Weise entledigt sich der bekannte Gelehrte seiner Aufgabe, indem er zunächst auf den neuen »Atlas des Atlantischen Oceans« zu sprechen kommt, der sich als ein dringendes Bedürfniss herausgestellt habe, nachdem der alte Atlas seit geraumer Zeit gänzlich vergriffen sei. Die neue Ausgabe werde sich wesentlich verbessert repräsentiren, da die neue Tiefseeforschung das Material in reichem Maasse vermehrt habe, so dass die Karten zum grössten Theil ergänzt oder erneuert werden mussten. Auch die Temperatur-Verhältnisse würden besonders beachtet und Schichtkarten über dieselbe in den Atlas aufgenommen werden. Redner geht sodann auf die meteorologischen Arbeiten der Institute über, welche gleichfalls erheblich ausgedehnt worden sind, auf die Prüfung der Positionslaternen, deren 5200 der Seewarte eingereicht waren, auf die Prüfung der Chronometer und optischen Instrumente, Sextanten, Octanten etc. etc. über, für welche die Seewarte immer mehr in Anspruch genommen werde. In ganz besonders eingehender Weise ergeht sich der Vortragende über die Entwickelung des Sturmwarnungswesens, welches Dank des Entgegenkommens der Regierung sich immer mehr verbessert habe, so dass es an der Spitze der sämmtlichen ähnlichen Einrichtungen steht. Der namentlich für die praktischen Seefahrer sehr interessante Vortrag wurde mit lebhaftem Beifall aufgenommen und der Vortragende durch einmüthiges Erheben von den Plätzen geehrt.

Ausrüstung der Kauffahrteischiffe mit Heilmitteln zur Krankenpflege. Der Referent, Herr Commercienrath Preuss-Königsberg wendet sich gegen die heute bestehenden Vorschriften, nach denen kleine Schiffe, die in der Ost- und Nordsee fahren, ganz erheblich belastet werden. An der Hand praktischer Beispiele sucht er seine Behauptung zu beweisen und beantragt:

„Für Schiffe in grosser Küstenfahrt behufs Ausrüstung mit Hülfsmitteln zur Krankenpflege das Verzeichniss I zuzulassen."

Herr Inspector Polis, als Vertreter des Nautischen Vereins zu Hamburg, stellt darauf folgenden ebenso wirksam wie eingehend begründeten Antrag:

1) bei den zuständigen Reichsbehörden dahin zu wirken, dass die Vorschriften für die Mitnahme von Hülfsmitteln zur Krankenpflege für alle deutschen Seeschiffe in sämmtlichen Seeuferstaaten eine gleiche präcise Auslegung erfahren;

2) dass ein besonders reducirtes Verzeichniss für alle Schiffe jeder Grösse eingeführt werde, die auf der grossen Fahrt nur zwischen Häfen Europas, des Mittel- und Schwarzen Meeres und in überseeischen Gewässern ähnlicher Art verkehren und eine Besatzung von nicht mehr als 30 Personen an Bord haben;

3) dass die See-Berufsgenossenschaft ersucht werde, entgegengesetzte Vorschriften nicht zu erlassen.

Im Anschluss hieran, geht Redner auf die Mitführung von Schiffsärzten ein, die den Schiffen auferlegt sind, die mehr als hundert Personen an Bord führen und die demgemäss Medicamente laut Verzeichniss III. an Bord führen müssen. Nimmt nun aber eine Rhederei, was häufig geschieht, auch dann einen Arzt an Bord, wenn nur 30—40 Personen an Bord sind, so ist sie doch zur Mitnahme von Medicamenten laut Verzeichniss III. verpflichtet. Ein ungerechter Zustand, der in schlechten Zeiten dazu führen kann, dass die Rhedereien Aerzte nur dann führen werden, wenn sie nach Maassgabe der Personenanzahl an Bord dazu gezwungen werden. Die weiteren Ausführungen gipfeln in folgendem Zusatzantrag:

„Der Deutsche Nautische Verein möge beschliessen, den Wortlaut der Vorschriften im § 3 sowie unter dem Verzeichnisse III. dahin zu ändern, dass statt der Worte „Schiffe, die einen Schiffsarzt führen" gesetzt werde „Schiffe, die gemäss § 4 der Vorschriften einen Schiffsarzt zu führen haben."

Herr Dr. Boysen-Kiel schliesst sich den Ausführungen des Vorredners an und empfiehlt die Annahme des darauf bezüglichen Antrages.

Herr Krogmann-Hamburg, Vorsitzender der See-Berufsgnossenschaft, erklärt, dass der Vorstand der Genossenschaft in seiner letzten Sitzung beschlossen habe, dem Bundesrath einen Antrag im Sinne der Pohlis'schen Anregung vorzulegen und empfiehlt desshalb die Annahme desselben.

Herr Capt. z. See Dittmer regt an, bei einer event. Abänderung auch die auf Island fahrenden Fischdampfer in Betracht zu ziehen.

Herr Ober-Hafenarzt Dr. Nocht-Hamburg ist nicht für die Einführung eines dritten Verzeichnisses der mitzunehmenden

Hülfsmittel, und schlägt eine dahin gehende Abänderung der Hamburger Anträge vor.

Herr Geh.-Rath Sartori-Kiel betont, dass die schwer belastende Verordnung betreffs der Heilmittel unter dem Druck der 1892 in Hamburg herrschenden Cholera-Epidemie erlassen worden sei und deshalb eine Erleichterung ihm jetzt recht wohl am Platze zu sein scheine.

Herr Dr. Gütschow-Hamburg spricht in ähnlicher Weise.

Herr Geh. Rath v. Jonquières empfiehlt dem Verein, einen Beschluss zu fassen und dann das Weitere den Behörden zu überlassen, welche dann wohl eine Conferenz einberufen werden, an der auch die Seefahrerkreise voraussichtlich theilnehmen würden.

Nach einen Schlusswort des Referenten Herrn Commercienrath Preuss-Königsberg, wird der Antrag desselben angenommen, desgleichen der Antrag Polis und ebenso das Amendement von Capt. z. See Dittmer.

Gesetz betr. die Untersuchung von Seeunfällen. Der Referent Herr Dir. Ulrich (Germ. Lloyd) weist zunächst darauf hin, dass sich der Deutsche Nautische Verein schon viermal mit dem Gesetz beschäftigt habe. Nachdem er die jedesmaligen Beschlüsse verlesen hat, registrirt er die vorliegenden Anträge der nautischen Kreise Hamburgs, um schliesslich seinen Standpunkt zu präcisiren, der in seiner Quintessenz darauf hinausläuft, dass den Seeleuten ein grösserer Schutz gewährt werde, als es unter den heutigen Verhältnissen der Fall ist. Zum Schluss spricht sich der Referent für die Wahl einer Commission aus, der die Aufgabe unterstehen müsse, im Laufe des Jahres zum Gesetz Stellung zu nehmen und die daraufbezüglichen Vorschläge den Einzelvereinen zu unterbreiten, damit sich der Verein auf seinem nächstjährigen Vereinstag damit beschäftigen könne. Herr Redacteur Schroedter, Hamburg bekämpft diesen Vorschlag und tritt für die Beschlüsse des Nautischen Vereins zu Hamburg ein, um schliesslich, nachdem er die Reformbedürftigkeit des Gesetzes an Beispielen nachgewiesen hat, im Namen aller auf dem Vereinstag vertretenen Hamburger Nautischen Kreise den Antrag auf eine paragraphenweise Berathung des Gesetzes zu stellen.

Inzwischen ist ein Antrag vom Landesversicherungsrath Herrn Hansen eingegangen, der sich für die Wahl einer Commission, also im Sinne des Referenten ausspricht. Der Antragsteller ersucht sowohl von einem allgemeinen wie besonderen Meinungsaustausch abzusehen, da die meisten Mitglieder den Anträgen unvorbereitet gegenüberstehen. In gleicher Weise äussern sich: Der Vorsitzende, Geh. Rath v. Jonquières, Brandmeister Pröhls Hamburg und Hahn-Leer. Die schliessliche Abstimmung ergiebt eine Annahme des Antrags Hansen.

In die Commission werden folgende Herren gewählt: Geh. Rath Sartori, Director Ulrich, Director Leist, Redacteur Schroedter, Rechtsanwalt Dr. Nolte-Hamburg, Navigationslehrer Hahn-Leer, Rheder Rodenacker-Danzig, sowie je ein Vertreter des Vereins Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine, Hamburg und des Verbandes Deutscher Seemaschinisten.

Prüfungsstellen für Anker und Ketten. Der Referent Herr Ingenieur Rosenstiel-Hamburg weist in längerer und eindringlicher Weise die Nothwendigkeit der Errichtung solcher Prüfungsstellen nach. (Die Leser erfahren näheres über die Tendenz seines Vortrages in Jahrg. 1901 der »Hansa« S. 594. D. R.) Er fasst seine Ausführungen zu folgenden Antrag zusammen:

»Der Deutsche Nautische Verein hält es im Interesse der deutschen Seeschiffahrt für dringend erwünscht, dass in Deutschland hergestellte und auf deutschen Schiffen gebrauchte Anker und Ketten auf öffentlichen, von den Herstellungswerken absolut unabhängigen Prüfungsanstalten nach einem einheitlichem System geprüft und hierzu auch in Deutschland ein Prüfungshaus errichtet und dieses der Controlle der See-Berufsgenossenschaft unterstellt werde. Er richtet an die Herren Staatssecretäre des Innern und des Reichs-Marine-Amts die Bitte, zu den Gründungskosten sowie zum Betrieb einer solchen Anstalt in dem durch den Referenten dargelegten Sinne beizutragen.«

Alle Redner, die hierzu das Wort nehmen, nämlich die Herren Senator Wessels-Bremen, Director Leist-Bremen, Director Schauseil-Hamburg und Capitän z. S. Schmidt befürworten die Annahme des Antrages, der mit einer kleinen durch Herrn Director Ulrich angeregten und begründeten Modification später angenommen wird. (Die Abänderung ist bereits in dem vorhin abgedruckten Antrag enthalten. D. R.). Von der Handelskammer zu Oldenburg im Einvernehmen mit dem Handelsverein zu Brake wird der Antrag gestellt, die Angelegenheit zur Berathung an eine Commission zu verweisen, da die deutsche Kettenindustrie der Sache nicht, wie der Referent erwähnte, durchweg zustimmt. Gegen diesen Antrag wendet sich Senator Wessels, dringend vor einer Vertagung warnend.

Kaiser Wilhelm-Canal. Auf Anregung des Vorsitzenden, Herrn Geh. Commerzienrath Sartori befürwortet der Verein *»es möge dem Kaiser im Einvernehmen mit dem Bundesrath auch nach dem 30. September 1902 das Recht eingeräumt werden, den Tarif im Kaiser Wilhelm-Canal festzusetzen«*. Eine Anregung, die ohne jede Discussion einstimmig angenommen wird.

Gewährung der Berechtigung zum Einjährig-Freiwilligen Dienst in der Kaiserl. Marine an Seedampfschiffs-Maschinisten II. Classe. Der Referent Herr Ingenieur Koch-Hamburg entledigt sich seiner Aufgabe, indem er besonders auf die in Aussicht genommenen verschärften Prüfungs-Vorschriften hinweist und die früher geäusserten Bedenken des Vertreters der Kaiserl. Marine mit einem Hinweis auf die analog liegenden Verhältnisse der Seesteuerleute zu entkräften versucht. Wäre die Befürchtung begründet, dass durch die Gewährung zum Einjährig-Freiwilligen Dienst ein Mangel an practischen Maschinisten bei der Marine eintreten würde, dann wäre doch wohl die den Seesteuerleuten seit Jahren gewährte Berechtigung zum Einjährig-Freiwilligen Dienst längst aufgehoben worden. Dass solche Vergünstigung bei den Seesteuerleuten noch heute besteht, beweise zweifellos, dass dieselbe sich bewährt hat und in dieser Beziehung eine Gleichstellung der Maschinisten II. Classe mit den Seesteuerleuten ohne Bedenken herbeigeführt werden kann.

Unter Berücksichtigung dieser und anderer Momente stellt der Referent folgenden Antrag:

»Der Deutsche Nautische Verein erkennt den vom Verbande Deutscher Seemaschinisten geäusserten Wunsch, dass den Seedampfschiffsmaschinisten auf Grund des Bestehen der Prüfung zweiter Classe nach Maassgabe der in Aussicht genommenen Verschärfungen die Berechtigung zum Einjährig-Freiwilligen-Dienst in der Kaiserl. Marine gewährt werden möge, als berechtigt an und beschliesst:

Den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, eine entsprechende Verordnung bezw. Ergänzung zu § 24 der Marine-Ordnung, nach der auch junge Leute, die das Zeugniss zur Befähigung zum Maschinisten 2. Classe auf Seedampfschiffen der deutschen Handelsflotte besitzen, als Einjährig-Freiwillige in die Maschinensectionen der Werftdivisionen und in die Torpedo-Abtheilungen eingestellt werden können, baldthunlichst erlassen zu wollen.«

Herr Capt. z. S. Schmidt stellt zunächst fest, dass ein Hinweis auf die ähnlichliegenden Verhältnisse der Seesteuerleute, wie ihn der Referent gestellt hat, insofern nicht zutreffe, als die Kaiserliche Marine im Falle einer Mobilmachung keinen Mangel an Marine-Ingenieuren habe, während unter den gleichen Verhältnissen ein fühlbarer Mangel an Seeofficieren bestehe. Im Uebrigen sichert der Herr Vertreter des Reichs-Marineamts

den Anregungen des Referenten eine wohlwollende Beurtheilung zu, sobald die in Aussicht genommene Verschärfung der Prüfungs-Vorschriften eingetreten sei. Herr Professor Dr. Schilling-Bremen ersucht den Referenten seinen Antrag vorläufig zurückzustellen, da sowohl die Hamburg-Amerika-Linie wie der Norddeutsche Lloyd mit der Absicht umgehen, eine Eingabe an die zuständigen Behörden zu richten, in dem Sinne, dass vielleicht noch eine Zwischenstufe zwischen Maschinisten II. und III. Classe geschaffen werden müsste. Es sei bekannt, dass sich unter den Maschinisten II. Classe heute zwei vollständig von einander getrennte Categorien Menschen, mit Bezug auf allgemeine Bildung befinden. Die Bildungsstufe der Einen berechtige ohne Weiteres zum Einjährig-Freiwilligen Dienst. Herr Dr. Soecken-Rostock (Navigationsschuldirector) tritt den Ausführungen seines Vorredners entschieden entgegen und befürwortet den Antrag—Koch, ebenfalls Herr Dr. Bolte-Hamburg. Herr Dr. Boysen wünscht eine Vertagung des Antrages bis zum nächsten Vereinstag, mit der Begründung, dass dann die verschärften Prüfungsvorschriften in Kraft seien. Ferner nahmen noch Stellung die Herren Hahn-Leer im Sinne der Anregungung von Prof. Schilling, Navigationslehrer Spillmann-Papenburg für den Antrag—Koch, der nach einem Schlusswort des Referenten angenommen wird.

Sturmwarnungswesen. Der Referent Herr Dr. Boysen-Kiel befürwortet, nachdem er über den Bestand der deutschen Sturmsignale und Signalstationen Mittheilungen gemacht und nachdem er erklärt hat, dass der Kieler Nautische Verein für drei rothe Laternen eintritt, folgende Resolution zur Annahme:

»Der Deutsche Nautische Verein hält eine anhaltende Vermehrung der Sturmwarnungsstellen, sowie die weitere Ausbildung des Sturmwarnungswesens bei Nacht für erforderlich und ist der Meinung, dass für solche Signale nur Laternen derselben Farbe benutzt werden müssen. Die Anordnung der Laternen wird der Special-Untersuchung überlassen.«

Herr Capt. z. See a. D. Dittmer bezweifelt die Zuständigkeit des Vereins, über diese Frage jetzt ein abschliessendes Urtheil fällen zu können. Herr Capt. z. See Schmidt theilt über das Ergebniss einer Umfrage mit, nach dem ausserordentlich viel verschiedene Abänderungsvorschläge eingegangen seien. Er hält persönlich drei weisse Laternen für empfehlenswerth, immerhin müsse sich der Verein über die Anzahl der Signale aussprechen. Herr Prof. Dr. Neumayer tritt der Frage vom wissenschaftlichen Standpunkt näher und giebt über das Warnungssystem eingehende Erklärungen ab. Schliesslich mahnt er, mit den thatsächlichen Verhältnissen zu rechnen und, in Uebereinstimmung mit Herrn Capt. z. See Schmidt, in Anbetracht der Errichtungs- und Unterhaltungskosten zu langsamem Vorgehen. Herr Dr. Bolte plädirt für Vereinfachung des Systems und tritt für eine internationale Regelung durch folgenden Antrag ein:

„Der Deutsche Nautische Vereinstag hält in Uebereinstimmung mit der von der Washingtoner Conferenz 1889/90 gegebenen Anregung eine Verständigung unter den Schiffahrt treibenden Nationen über die Einführung eines einheitlichen Sturmwarnungssystems für erwünscht und ersucht die Reichsregierung, der Ausführung dieses Gedankens näher treten zu wollen."

Nach weiteren Aeusserungen der Herren Navigationslehrer Hahn-Leer und der Capt. z. See Schmidt und Dittmer werden die Anträge Boysen und Bolte angenommen.

Zufluchtshafen an der Ostküste von Bornholm. Der Referent, Herr Landesversicherungsrath Hansen-Kiel befürwortet in warmen Worten die dänischen Bestrebungen, die dahin gehen, den Zufluchtshafen in Nexö zu schaffen, und empfiehlt folgende Resolution zur Annahme:

»Die Anlage eines zeitgemässen Zufluchtshafens an der Ostküste Bornholms ist im Interesse der Ostseeschiffahrt in hohem Maasse wünschenswerth. Die Bestrebungen der in dem dänischen Navigateurverein in Copenhagen vertretenen Schiffahrttreibenden, die auf die Vergrösserung und Vertiefung des Hafens von Nexö hinausgehen, können diesseits nur als berechtigt angesehen werden.

Der Deutsche Nautische Verein beschliesst, dem Herrn Reichskanzler anheim zu geben, der Königlich dänischen Regierung die hier geäusserte Anschauung zur Kenntniss zu bringen.

Der Resolution wird allseitig zugestimmt.

Auslegung eines Feuerschiffs bei Södra-Udden. Der Referent, Herr Landesversicherungsrath Hansen-Kiel begründet und befürwortet folgenden einstimmig angenommenen Antrag:

»Die Auslegung eines Feuerschiffes auf der Südspitze (Södra Udden) der Insel entspricht einem dringenden Bedürfniss der Seeschiffahrt. Der Deutsche Nautische Verein begrüsst die dahin gehenden Bestrebungen der schwedischen Rheder und richtet an den Herrn Reichskanzler die Bitte, der Königlich schwedischen Regierung von dieser Auffassung der deutschen Schiffahrtsinteressenten Kenntniss geben zu wollen.«

Auslegung eines Feuerschiffs auf Oderbank. Herr Capt. Benneck-Stettin verzichtet auf die Stellung eines Antrages, nachdem durch die Herren Capt. z. See Schmidt und Geh. Rath Germelmann die Ansicht der in Frage kommenden Behörden geäussert sind.

Verbesserung eines Feuers zu Brüsterort. Herr Navigationslehrer Döbler begründet folgenden Antrag, der einstimmig angenommen wird.

»Der Deutsche Nautische Verein beschliesst, an die Königl. preussische Regierung das Ersuchen zu richten, veranlassen zu wollen, dass zur Sicherung und Förderung des Verkehrs an der ostpreussischen Küste auf dem Leuchtthurm von Brüsterort das gegenwärtig bestehende Blitzfeuer in ein solches von kurzen Intervallen umgeändert werde.«

Zu bemerken ist, dass dieses Feuer in Intervallen von vier Minuten einmal 10 Secunden lang blinkt; für frühere Verhältnisse vielleicht ausreichend, nicht aber für den inzwischen gesteigerten und ständig wachsenden Verkehr. Der Vertreter der zuständigen Behörde sagt wohlwollende Prüfung zu.

Verbesserung des Leuchtfeuers auf Stubbenkammer. Der Referent, Herr Capt. Benneck-Stettin stellt keinen Antrag, nachdem regierungsseitig eine Prüfung zugesagt ist.

Auslegung eines Feuerschiffs bei Puttgardenriff. Auch bei der Besprechung dieses Gegenstandes zieht Herr Capt. Benneck seinen Antrag zurück. Denn seitens des Herrn Regierungsvertreters wird mitgetheilt, dass die Auslegung eines Feuerschiffs in Aussicht genommen sei. Ein Erfolg der unablässigen Bestrebungen aus praktischen Seemannskreisen und eine Erklärung, die von den Versammelten durch lebhafte Zustimmungsrufe begleitet wurde.

Errichtung eines Leuchtfeuers bei Stilo-Bake. Nachdem Herr Capt. Benneck die Nothwendigkeit seiner Forderung klargestellt hat, giebt Herr Capt. z. See Schmidt bekannt, dass eine Neuvermessung der Ostsee in Aussicht genommen sei und dass erst von ihrem Ergebniss die Erfüllung des ausgesprochenen Wunsches abhängig gemacht werden könne.

Die frühzeitige Einziehung des Feuerschiffs auf Adler-Grund giebt Herrn Capt. Benneck-Stettin Anlass zu der Mittheilung, dass das Feuerschiff am 22. December letzten Jahres der Eisverhältnisse wegen eingezogen sei, ohne dass Eis in der Ostsee entdeckt werden konnte. Auf seine Erkundigung

bei Betheiligten sei ihm gesagt worden, die Einziehung geschehe auch zur Vornahme von Reparaturen. Redner regt an, das Feuerschiff zu diesem Zweck lieber im Sommer einzuziehen, wenn die Nächte kurz sind. Gegen diesen Vorschlag macht Herr Capt. z. See Schmidt geltend, dass dann das Feuerschiff zweimal im Jahre eingezogen werden müsste, einmal wegen Reparatur und das andere Mal wegen Eisgefahr. Er hält die gegenwärtige Anordnung für die bessere, sagt aber eine Prüfung der Beschwerden zu.

Die Besprechung über das **Nebelsignal zu Swinemünde** ebenso wie die ausführliche Begründung durch Herrn Döbler-Danzig über die Nothwendigkeit der **Vernichtung und Beleuchtung von Wracks** an der deutschen Küste führt zu keinem bestimmten Resultat.

Der Vorsitzende Herr Geh. Rath Sartori brachte die in dem Spruche des Seeamts zu Hamburg in dem Falle der Strandung des englischen Schiffes »Bandaneira« gegebene Anregung, bei **Helgoland ein Lootsenfahrzeug** zu stationiren, zur Sprache, um event. eine Stellungnahme des Nautischen Vereins zu dieser Frage herbeizuführen. Nach einer kurzen, über die Zuständigkeit der Behörden mit Bezug auf die Durchführbarkeit der Anregung bezüglichen Meinungsäusserung zwischen Herrn Capt. z. See Schmidt und Schroedter-Hamburg, wurde von einer Beschlussfassung Abstand genommen.

Der von dem Hamburger Nautischen Verein nachträglich gestellte Antrag zur **Tariffrage im Kaiser Wilhelm-Canal**, konnte der vorgeschrittenen Zeit wegen leider nicht mehr berathen werden. Herr Schroedter-Hamburg stellt kurz fest, dass der Nautische Verein zu Hamburg die Frage für sehr wichtig zur Besprechung gehalten, dass er aber davon abgesehen habe, den Gegenstand auf die Tagesordnung zu stellen, weil ein solches Vorgehen einer Corporation besser zusteht, deren Einzelmitglieder ein unmittelbares Interesse an der Festsetzung des Tarifs haben, wie Handelskammern oder Rhedervereine. —

Der Vorsitzende nahm in gewohnter Weise Veranlassung, den Regierungsvertretern den Dank des Vereins auszusprechen, für die demselben in so reichem Maasse gewährte Unterstützung. Ein weiterer, wohlverdienter Dank wurde den Schriftführern und Referenten, so wie allen, die durch ihre Mitarbeit zur Förderung der Arbeiten beigetragen hatten, votirt.

Nachdem noch Herr Dr. Gütschow-Hamburg der ausgezeichneten Leitung der Verhandlungen durch den Vorsitzenden, Herrn Geheimrath Sartori, gedacht, und diesem selbst im Namen aller Theilnehmer des Vereinstages den wärmsten Dank ausgesprochen hatte, wurde der XXXIII. Vereinstag geschlossen.

Stapelläufe von deutschen und britischen Werften (Januar 1902).

Art	Grössenverhältnisse	Raumgehalt	Auftraggeber	Erbauer	Name des Schiffes	Class.-Ges.
			a) deutsche Werften.			
FD	228×33×16	1500 T.Trf.	H. C. Horn, Schleswig	Schömer & Jensen, Tönning	Stadt Schleswig	G
PD	312×38×26'10"	3600 »	Woermann-Linie, Hamburg	Blohm & Voss, Hamburg	Lilli Woermann	»
			b) englische Werften.			
FD	—	350 gr.T.	Cape Steam S. S. Co., Glasgow	Eine Firma in Willington	Cape York	L
»	—	5025 »	British India S. N. Co., Liverpool	» » » Sunderland	Sofala	BC
»	326×45×23	—	Adelaide S. S. Co., Adelaide	Tyne Iron Shipb. Co., Willington	Tarcoola	L
»	336×47×24'10"	—	Eine norwegische Firma	Ropner & Son, Stockton	Sif	NL
»	375×48×25'3"	—	D.-Ges. »Adria«, Fiume	Wigham, Richardson & Co., Newcastle	Szell Kalman	LB
Y	100×16×10	—	Mr. Gascoigne	Day, Summers & Co., Southampton	Ulna	L
FD	226×33×17'6"	—	A. Kirsten, Hamburg	Sunderland Shipb. Co.	Cordelia	G
»	353×46'6"×27'4"	—	Balls & Stansfield, North Shields	J. Readhead & Sons, South Shields	Eastville	L
»	324×46'10"×24'1"	—	Galbraith, Pembroke & Co., London	W. Pickersgill & Sons, Sunderland	Glenalmond	»
»	280×39×23'3"	—	D.-Ges. »Adria«, Fiume	Wm. Dobson & Co., Newcastle	Kolozsvar	LB
			c) schottische Werften.			
PD	400×49×30'9"	5100 gr.T.	Anchor Line, London	D. & W. Henderson & Co., Partick	Olympia	BC
»	410×50'6"×32	5400 »	British India S. N. Co., Liverpool	A. & I. Inglis, Pointhouse	Surada	L
FD	300×44'6"×22'1"	4000 »	Eine Londoner Firma	Grangemouth & Greenock Dock Co.	La Porte	BC
»	385×46'6"×29'0"	7000 d.w.	Elder, Dempster & Co., Liverpool	Robert Duncan & Co., P.-Glasgow	Melville	»
»	—	1866 gr.T.	London & North Western Railway Co., Dublin	Eine Firma in Dumbarton	Scotia	L
			d) irische Werften.			
PD	450×55×33'4"	6590 »	Houlder Line	Workman, Clark & Co., Belfast	Oswestry Grange	»

Ausserdem: b) 2 Fischdampfer. c) 1 Bagger.

Anmerkung. RPD bedeutet Reichspostdampfer, PD Passagierdampfer, FD Frachtdampfer, FsD Fischdampfer, K Kriegsschiff, KD Kabeldampfer, S Segler, T Tankdampfer, FS Feuerschiff, Y Dampf-Yacht, DB Dampfbagger. — G Germanischer Lloyd, L Lloyd-Register, B Bureau Veritas, N Norske Lloyd, BC British Corporation.

Schiffbau.

Stapelläufe.

Am 14. Februar lief ein auf der Danziger Schiffswerft und Maschinenbauanstalt Johannsen & Co. neuerbauter **Seeleichter** glücklich vom Stapel. Derselbe ist von der Schleppschiffahrts-Gesellschaft »Unterweser« in Bremen in Auftrag gegeben und ist bis jetzt der grösste Seeleichter, welcher die Ost- und Nordsee befahren wird. Die Tragfähigkeit dieses Schiffes wird 1400 T. betragen.

Auf Helsingörs Jernskips & Maskinbyggeri wurde am 22. Februar der für Rechnung der Deutschen Levante-Linie in Hamburg gebaute Dampfer **»Enos«** zu Wasser gelassen. Das Schiff, durchaus aus Stahl zur höchsten Classe des Germanischen Lloyds gebaut, ist 280' lang im Hauptdecke, 44' 4" breit und 19' 6½" tief im Raume. Der Dampfer erhält eine 3fache Expansions-Maschine mit Oberflächen-Condensation von 900 I. P. S.

* * *

Probefahrten.

S. S. **»Schönfels«**, ein stattlicher neuer Dampfer, welcher auf der Werft der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft für die Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Hansa«, Bremen, gebaut wurde, verliess am 19. Februar den Flensburger Hafen und dampfte nach stattgehabter ausserordentlich günstiger Probefahrt in der Aussenföhrde durch den Kaiser Wilhelm-Canal nach Hamburg weiter. Die Dimensionen sind: 440 × 53' 2" × 32' 2". Der Führer desselben ist Capt. E. Groot.

* * *

Der für die Hamburg-Amerika Linie bei Blohm & Voss, Hamburg, erbaute Doppelschraubendampfer **»Moltke«** machte am 22. Februar seine Probefahrt, die, vorzüglich ausgefallen, sich bis Borkum hin erstreckte. In neunstündiger Fahrt mit voller Kraft indicirten die Maschinen 9900 Pferdestärken gegen contractlich 9500 und erzielten eine Geschwindigkeit von 16 Knoten Fahrt. Ein vorzügliches Resultat, das den Erbauern alle Ehre macht und von der Eigenthümerin gebührend anerkannt wurde. Von den gewöhnlichen Probefahrten unterschied sich diese einmal durch ihre Dauer und den langen zurückgelegten Weg, andererseits aber auch durch eine grosse Anzahl von Theilnehmern, die als Gäste der Rhederei und Werft der Fahrt beiwohnten. Ausser dem Taufpathen, Exc. General-Leutnant Graf Moltke, die dienstfreien Officiere des Regiments »General-Feldmarschall Graf Moltke«, andere höhere Officiere und in hervorragender Lebensstellung befindliche Hamburger Herren, in liebenswürdigster Weise begrüsst und bewirthet durch die Directoren der Hamburg-Amerika Linie die Herren Wolff und Dr. Ecker sowie durch die Herren Blohm & Voss. Dass die festliche Veranstaltung einen nach jeder Richtung hin vorzüglichen Verlauf genommen hat, geht aus den Berichten der Tagespresse hervor.

* * *

Die Probefahrt des für die Rhederei Horn, Schleswig, auf der Eiderwerft von Schömer & Jensen, Tönning, erbauten Dampfers **»Stadt Schleswig«** verlief am 22. Februar zur allseitigen Zufriedenheit. Der Dampfer lief an der abgesteckten Meile nahezu 12 Knoten in Ballast, wobei die Maschine 650 Pferdestärken indicirte. Derselbe hat folgende Hauptdimensionen: 218 × 33 × 16. Tiefgang beladen mit 1550 T. Schwergut 14' 11".

Vermischtes.

Geschäftsumfang der Oldenburgischen Seemannsämter im Jahre 1901. Nach den Jahresberichten der Grossherzoglichen Seemannsämter Varel, Jever, Brake und Friesoythe sind in dem genannten Jahre angemustert für Dampfschiffe 1454 Mann, für Segelschiffe 761 Mann, zusammen 2215 Mann; abgemustert für Dampfschiffe 1557 Mann, für Segelschiffe 604 Mann, zusammen 2161 Mann. Die Zahl der angemusterten unbefahrenen Schiffsjungen betrug 32. Es kamen zur Anmeldung 14 Entweichungen und 30 Unfälle. Verhandelt wurde über 4 Unfälle und 2 Streitigkeiten zwischen Capitän und Schiffsleuten. Nachlassenschaften von 29 im Auslande verstorbenen Seeleuten waren zu reguliren. Strafen wurden in 7 Fällen erkannt. Von den an- bezw. abgemusterten Personen entfallen 2106 bezw. 2063 auf das Seemannsamt Brake.

Kleine Mittheilungen.

Wie den Lesern durch die Tagespresse gewiss schon bekannt sein wird, haben einzelne deutsche **Rhedereien** bereits mit der Veröffentlichung ihres **Jahresberichtes** begonnen. Wir beabsichtigen, wie es im vorigen Jahre zum ersten Male geschehen ist, auch diesmal die Jahresberichte deutscher Rhedereien bezw. Auszüge aus ihnen zusammenhängend nacheinander zu veröffentlichen, weil diese Anordnung, die den Vorzug der Uebersichtlichkeit hat, von vielen Lesern lieber gewünscht wurde. Aus diesem Anlass richten wir an die Rhedereien die Bitte, der Redaction ihren Jahresbericht nach seiner Veröffentlichung zugehen zu lassen, damit wir in der Lage sind, authentisches Material verwenden zu können.

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 21. Februar. Als Mitglied wird Herr Ingenieur Rieck aufgenommen; zur Aufnahme in nächster Sitzung sind zwei Herren vorgeschlagen. Die Delegirten des Nautischen Vereinstags erstatten sodann Bericht über die am 17. und 18. Februar gepflogenen Verhandlungen. (Wir verweisen auf die an anderen Stellen dieser Nummer gebrachten ausführlichen Besprechungen. D. R.) Aus dem Bericht, der auch noch von anderen Mitgliedern ergänzt wird, geht hauptsächlich hervor, dass zwei Tage für die Verhandlungen nicht genügen und es wünschenswerth sei, wieder zum alten Brauch, nämlich dreitägige Dauer, zurückzukehren. Auch eine Aenderung des Statuts wird als erforderlich hingestellt. Der Verein wird später auf diese Anregungen zurückkommen.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

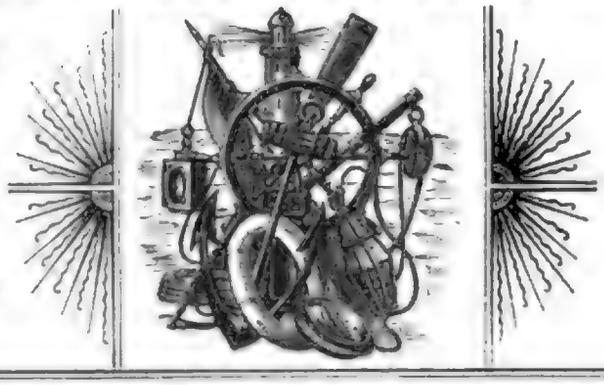
Sitzung vom 26. Februar. Als Mitglieder werden aufgenommen die Herren Sanders, Capitän S. »Alsterthal«; Blohm, Capitän D. »Umea« und Scheel, I. Officier D. »Taquary«. Nach Erledigung der zahlreichen Eingänge werden zu den früher beantragten Vorschlägen des Vereins zum Gesetz betr. die Untersuchung von Seeunfällen einige Zusätze gemacht, unter denen hauptsächlich zu § 26 folgender Antrag erwähnenswerth ist: »Einem Maschinisten, dem die Berechtigung zur Ausübung des Gewerbes entzogen ist, darf die Befugniss in einer niedrigeren Classe belassen werden; die selbstständige Leitung einer Maschine ist ihm nicht anzuvertrauen.« — Hierauf findet eine Besprechung des auf dem Verbandstag als intern angegebenen Gegenstandes, betr. die event. Erweiterung des Verbandes statt und zeitigt wichtige Beschlüsse. Nächste Sitzung am 12. März.

Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer
zu Hamburg.
(Geschäftsführender Verein, Steinhöft 1.)

Seeschiffer-Verein „Weser"
in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin"
in Stettin.



Schiffer-Gesellschaft
in Lübeck.

Verein
Flensburger Seeschiffer
in Flensburg.

Ein Mitglied schreibt:

Es scheint doch wünschenswerth, wenn der Verband aus den Verhandlungen des 33. Vereinstages des Deutschen Nautischen Vereins nach Möglichkeit Nutzen zieht, was ja auch ein Grund, den Verbandstag zeitlich nach dem nautischen Vereinstag abzuhalten.

Also zunächst in der **Rudercommandofrage**. Da gilt es für die Einzel-Vereine an der einmal gewonnenen Ueberzeugung festzuhalten. An Versuchen, Glaubensschwankende zu einem anderen Bekenntniss zu bekehren, wird es ebensowenig wie an Aposteln fehlen, die die neue Lehre mit Nachdruck verkünden. So nachtheilig in mancher Beziehung auch der Brauch sein mag, den Delegirten eine gebundene Marschroute von ihren Vereinen mitzugeben, bei dem in Rede stehenden Thema ist es werthvoll. Auf den im Grossen und Ganzen nicht redegewandten Seemann wirken wohlgesetzte, mit überzeugter Miene ausgesprochene Worte stärker, als auf Jemand, dessen Empfänglichkeit in diesem Sinne schon durch Gewohnheit etwas abgestumpft ist.

Von grosser Bedeutung für die bevorstehenden Verbands-Verhandlungen ist die Behandlung des **Gesetzes betr. die Untersuchung von Seeunfällen.** Das Thema wurde auf dem Nautischen Vereinstag einer aus 11 Personen bestehenden Commission überwiesen. Wir müssen ein ähnliches Schicksal auf dem Verbandstage zu vermeiden suchen und Alles daran setzen, dass die aus Seeschiffer-Kreisen kommenden Abänderungs-Vorschläge zu diesem Gesetz nicht wie bei der Seemanns-Ordnung Jahre lang zwecklos die Gemüther beunruhigen. Es gilt meines Erachtens nachzuweisen, dass das Gesetz nicht allein dringend reformbedürftig ist, sondern, dass die Reichsregierung alle deutschen Capitäne und Schiffsofficiere zu umso grösserem Dank verpflichtet, je eher sie zu den Anträgen Stellung nimmt. Ferner liegt auch kein Grund vor, der den Verband hindern sollte, das Gesetz am 4. März paragraphenweise durchzuberathen. Im Gegentheil, die Veranlassung, weshalb auf dem Nautischen Vereinstag die Specialdebatte aufgegeben wurde, nämlich die grosse Anzahl Unvorbereiteter, trifft auf die Mitglieder des Verbandstages nicht zu. Schliesslich darf auch nicht ganz unbeachtet gelassen werden, dass die neuerdings veranlasste Besprechung über das Gesetz und die Erkenntniss seiner dringenden Reformbedürftigkeit durch Mitglieder des Verbandes ins Leben gerufen und erkannt ist.

* * *

Für die Bestrebung des Verbandes, eine **Localverordnung auf der Elbe** zu schaffen, ist auswärtige Unterstützung von allergrösster Wichtigkeit. Wie aus dem Bericht über die am 19. Februar abgehaltene Sitzung des Vereins Deutscher Seeschiffer zu Hamburg hervorgeht, hat sich der Verein Hamburger Assecuradeure kürzlich in ähnlicher Weise, wie der Seeschiffer-Verein vor drei Jahren, an die Deputation für Handel und Schiffahrt für eine Localverordnung verwandt. Der Gedanke liegt nun nahe, diese Corporation für eine Beschickung des Verbandstages zu erwärmen, ebenso wie es die Verwirklichung der geplanten Verordnung zweifellos begünstigen würde, wenn auch der Verein Hamburger Rheder nicht abseits stehen bliebe. Dass die Mitglieder dieser bedeutenden Körperschaften bei Beantwortung der Frage nicht uninteressirt sind, braucht nicht noch besonders erwähnt zu werden. Bei Beurtheilung des ganzen Gegenstandes darf natürlich nicht ausser Acht gelassen werden, dass zum Erlass einer Localverordnung für die Elbe die Zustimmung der Regierungen zweier Bundesstaaten erforderlich ist; der preussischen und der hamburgischen. Welche Stellung das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten (wohl die zuständige Instanz) der Localverordnung gegenüber einnimmt, ist uns natürlich nicht bekannt. Sieht man von der abschlägigen Antwort der Deputation für Handel und Schiffahrt vor drei Jahren ab, dann liegt amtlicherseits überhaupt erst eine Kundgebung vor, und zwar der Bericht des Commandanten von S. M. S. »Pfeil«. Angesichts der bevorstehenden Besprechungen in Berlin, möge die Stelle aus dem Thätigkeitsbericht S. M. S. »Pfeil«, die sich mit den Elbeverhältnissen beschäftigt, wieder in Erinnerung gebracht werden. Sie lautet:

»Bei dieser Fahrt in der Elbe konnte wieder, ebenso wie schon bei früherer Gelegenheit, das rücksichtslose Verhalten der kleinen Segelschiffe und Fischerfahrzeuge den anderen Schiffen gegenüber beobachtet werden. Diese Segler kreuzen das enge Fahrwasser in grosser Zahl und oft nach allen Richtungen hin, ohne sich im geringsten um die schwierige Lage der grossen schwer zu steuernden Schiffe zu kümmern, die schon genug damit zu thun haben, um sich gegenseitig auszuweichen und vor den Untiefen in Acht zu nehmen. Sie fahren ihnen von Backbord und von Steuerbord vor den Bug, gehen direct davor über Stag und fahren alle möglichen Curse, indem sie genau dasselbe Wegerecht beanspruchen wie ein Oceandampfer von der hundertfachen Grösse und dem fünffachen Tiefgang. Die grossen Schiffe befinden sich ununterbrochen in der Gefahr, das eine dieser Fahrzeuge dadurch umzurennen, dass sie dem anderen ausweichen, oder beim Ausweichen auf Grund zu gerathen, und so vollzieht sich die Fahrt unter fortwährendem Hin- und Herscheeren nach den gefährlichen Rändern des Fahrwassers und Stoppen oder Rückwärtsgehen der Maschine, um ein Unglück zu verhüten. Die Lootsen, die ich bis jetzt darüber gesprochen habe, führten alle lebhafte Klagen über diese Rücksichtslosigkeit. Sie waren der gewiss ganz richtigen Ansicht, dass diese kleinen flachgehenden Fahrzeuge sich ohne Schwierigkeiten mehr an den Seiten des tiefen Fahrwassers halten, und, was bei ihrer grossen Manövrirfähigkeit eine Kleinigkeit ist, den grossen Schiffen überhaupt ohne Beeinträchtigung ihrerseits aus dem Wege gehen könnten. Eine entsprechende Verordnung würde für die grösseren Seeschiffe eine bedeutende Verkehrs-Erleichterung bedeuten.«

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.

Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1902. No. 10. Hamburg, den 8. März. XXXIX. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Nachtsignale. — Einheitliche Schulzeit für die Prüflinge zum Schiffer auf grosser Fahrt. — Entscheidungen des Reichsgerichts etc. — Zum Capitel: ›Unfallverhütung auf See‹ — Besprechung der 6. Auflage der ›Steuermannskunst‹ von Breusing. — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Büchersaal. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Auf dem Ausguck.

Am 3. und 4. März ist in Berlin der **IX. Verbandstag Deutscher Seeschiffer-Vereine** abgehalten worden. Unterstützt durch die anwesenden Vertreter hoher Regierungen, Behörden und Corporationen sind reiflich überlegte Beschlüsse zu wichtigen den Stand deutscher Capitäne und Schiffsofficiere berührenden Fragen gefasst worden. Das Gesetz betr. die Untersuchung von Seeunfällen ist nach einer erschöpfenden Generaldebatte, an der sich von Nichtmitgliedern, insbesondere die Herren Geh. Rath v. Jonquières, Capitän z. See Schmidt und Dr. Kaemmerer betheiligten, paragraphenweise durchberathen. Ebenso wie die zum Gesetz gestellten Abänderungsvorschläge sind die Beschlüsse des Verbandes zur Localverordnung der Elbe und zum Ruder-Commando von allergrösster Wichtigkeit. Wir werden in nächster Nummer näher auf die ganzen Verhandlungen zurückkommen. Erwähnt mag noch werden, dass zum Vorsitzenden Herr C. Schroedter-Hamburg zum geschäftsführenden Verein, der Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg per Acclamation auf Vorschlag von Herrn Engelmann-Stettin gewählt wurden.

. . .

Nach dem **Bericht** des **Hamburger Seemannsamtes** für 1901 bestand die Hamburger Handelsflotte Ende 1901 aus 874 Schiffen von 1 087 013 N.-R.-T. mit einer Besatzung von 22 370 Mann; gegen das Vorjahr eine Zunahme von 71 Schiffen, 99 607 T. und 1770 Mann. Hinzukommen noch 130 Finkenwärder Hochsee-Segelfischer-Fahrzeuge von 41 000 T. und ca. 390 Mann Besatzung. An- und abgemustert wurden im Berichtsjahre von 5719 Schiffen 100 691 Personen. Zur Anmusterung für ausländische Schiffe ist 1758 deutschen Seeleuten Erlaubniss ertheilt, darunter in 1435 Fällen für englische Schiffe. Diese Angabe ist für den Zweck, den Procentsatz deutscher Seeleute auf nichtdeutschen Schiffen, herzuleiten leider unbrauchbar, da jede Bemerkung darüber fehlt, wie viel verschiedene Personen unter den aufgezählten 1435 Fällen zu verstehen sind. Unter den 51 233 Personen Angemusterter befanden sich 48 194 für Hamburger Schiffe, und zwar 46 019 für Dampfer und 2175 für Segler. Vom Rest entfielen 2627 auf Dampfer und 412 auf Segler. Nach der Nationalität waren 48 733 Deutsche und 2500 Ausländer. Unter den Ausländern stehen die Chinesen mit 468 an der Spitze, dann folgen 414 Dänen, 334 Schweden, 285 Oesterreicher, 208 Amerikaner, 144 Norweger, 139 Inder etc. Von den 48 522 Abgemusterten befanden sich 45 241 auf Hamburger Schiffen, und zwar 43 340 auf Dampfern und 1901 auf Seglern. Von den verbleibenden 3281 Mann auf anderen deutschen Schiffen musterten 2929 von Dampfern und 352 von Seglern ab. Desertionsfälle sind 1234 von deutschen und 90 von ausländischen Seeleuten zur Kenntniss des Seemannsamtes gelangt. Hierunter befanden sich allein 618 Feuerleute, ferner 223 Matrosen, 131 Stewards, 101 Leichtmatrosen etc. Dass in Hamburg nicht weniger als 593 Personen

nach geschehener Abmusterung desertirt sind, ist im Interesse des Ansehens unserer Seeleute sehr zu bedauern, handelt es sich doch hierbei nicht allein um einen einfachen Contractbuch, sondern in den meisten Fällen um eine Handlung, die, weil sie einen absichtlich herbeigeführten pecuniären Verlust Anderer involvirt, auf unehrliche Manipulationen zurückzuführen ist. Nächst Hamburg figurirt New-York, das Eldorado der Deserteure, mit der Zahl 590, Baltimore 147, San Francisco 58, Philadelphia 46, Buenos Ayres 43 u. s. w. Von 296 zur Kenntniss des Seemannsamtes gelangten Todesfällen von Schiffsleuten wurden 104 durch Krankheit, 133 durch Unfälle und 14 durch Selbstmord herbeigeführt; als verschollen sind 45 angegeben. Dann folgt eine tabellarische Zusammenstellung der Sterbe- und Desertionsfälle, unter Angabe des Procentsatzes, nach der Gesammtzahl Angemusterter. Was schon vorhin bei der Erwähnung ausländischer Seeleute gesagt wurde und was wir bereits im vorigen Jahre bemerkten, muss hier wiederholt werden: Diese Tabelle ist für den Statistiker ganz werthlos. Lehren und Folgerungen lassen sich nicht daraus ziehen, weil man eben nicht weiss, wieviel Einzelpersonen unter der Zahl 51 233 Angemusterter vorhanden sind. — Schliesslich sei noch bemerkt, dass das Seemannsamt zu Hamburg Mk. 32 966,76 an Strafgeldern, Heuerbeträge desertirter Seeleute und milden Gaben im Jahre 1901 vereinnahmt hat. Von dieser Summe fallen 1092 Mk. auf Heuergelder und nur 317 auf milde Gaben.

* * *

Nach dem ersten Jahresbericht des **Schutzvereins Deutscher Rheder** kann dieser Körperschaft schon nach ihrer erstjährigen Thätigkeit ein günstiges Prognostikon für die Zukunft gestellt werden. Ihrer Tendenz entsprechend, hat sie als vornehmstes Ziel betrachtet, den Mitgliedern bei Differenzen mit deren Befrachtern, Abladern, Stauern etc. helfend und fördernd zur Seite zu stehen. In sieben von vierzehn Streitfällen ist es dem von Herrn Generalconsul Johs. Kothe geleiteten Verein gelungen, einen gütlichen Vergleich zu Stande zu bringen. Mit Recht betont der Bericht im Hinblick auf diesen Erfolg »dass der Druck, den eine mit genügenden Mitteln ausgestattete grössere Vereinigung auszuüben vermag, in sehr vielen Fällen eine schnelle und günstige Erledigung schwebender Fragen herbeiführen wird«. An die Berichterstattung, sowohl über die Thätigkeit des Vereins im verflossenen Jahre wie über die in Aussicht genommenen noch nicht erledigten Arbeiten, wird der Hergang einiger dem Verein zwecks Schlichtung oder Weiter-Verfolgung unterbreiteten Streitfälle geschildert und zur Beachtung auf ihre event. Nutzanwendung den Mitgliedern empfohlen. Im Nachstehenden mögen aus zwei Streitfragen, ohne auf sie näher einzugehen, die aus ihrem Verlauf gezogenen Erfahrungssätze kurz wiedergegeben werden. Um Ueberliegetagen, die nicht vergütet werden, vorzubeugen, ist es für englische Häfen erforderlich, der Löschclausel »the steamer to discharge as fast as she can deliver« feste Liegetage, zählend nach Ankunft im Löschhafen, hinzuzufügen, da von den englischen Gerichten die Clausel sonst mit der gedachten Hinzufügung ausgelegt wird: »according to the custom of the port and to accomodations available«. Wird bei gemischter Ladung in der Charter schlechtweg als Stauerlohn »$^1/_2$ d per ton« vereinbart, so ist die Rhederei, wenn die Entlöschung in London stattfindet, nach localer Usance verpflichtet, den Stauerlohn je nach Art der Güter »per ton deadweight« oder »per ton measurement« zu entrichten.

* * *

Ein uns in freundlicher Weise zugestellter Bericht über die Reise des **Cadettenschulschiffs »Herzogin Sophie Charlotte«** von Rio nach Port Adelaide, schildert in sehr anschaulicher Weise die Witterungs-Verhältnisse während der Fahrt und deren Einfluss auf die Thätigkeit der Cadetten in theoretisch-nautischer Beziehung. In der Hauptsache unter ungünstigen Witterungs-Verhältnissen, dann bei gutem Wetter und ruhigem Schiff wird sich der Unterricht an Bord, lässt man die Umgebung ausser Acht, wahrscheinlich in ähnlicher Weise wie in jeder anderen Lehranstalt abspielen. Wenn das Schiff aber rollt und stampft, dann werden nicht allein an das Gehirn Anforderungen gestellt. Lehrer und Schüler müssen seefest sein und sich auf den Beinen halten können. Ansprüche, die erfüllt werden müssen, soll der Unterricht seinen regelmässigen Fortgang nehmen. Unterbrechungen müssen aber, sofern nicht aussergewöhnliche Umstände hindernd dazwischentreten, möglichst vermieden werden. Ein Grundsatz, dem im Bericht auch besonders in folgender Weise Ausdruck verliehen wird: »Hoffentlich findet der Grundsatz Billigung, nur dann den Unterricht auszusetzen, wenn das Wetter es unbedingt erfordert; es werden sonst leicht Präcedenzfälle geschaffen, auf die nachher die Cadetten sich berufen zu können glauben und ausserdem lernen die Cadetten, wenn der genannte Grundsatz befolgt wird, auch unter ungünstigen Verhältnissen ihre Aufmerksamkeit zusammenzufassen, was ihnen in ihrer ferneren Laufbahn nur dienlich sein kann.« Ueber die Beschwerlichkeiten des Unterrichts bei unruhigem Schiff finden wir nachstehende humorvolle Darstellung:

> Bei dem vortrefflichen Fortgang des Schiffes liessen wir uns die Unbilden der Witterung wenig anfechten und insbesondere hielten die Lehrer unentwegt die Fahne der Wissenschaft hoch, obwohl nicht selten unter Umständen

docirt wurde, die einem Schulmeister auf festem Lande als sehr sonderbar erscheinen würden. So haben wir mehrfach erlebt, dass die wissensdurstigen Jünger Neptuns sich an den Bänken festlaschen mussten, und dass die, so solche Vorsicht versäumt hatten, nach einem besonders starken Ueberholen des Schiffes sich zu unentwirrbaren Knäueln zusammengeballt an der Leeseite des Raumes vorfanden, während der unglückliche Lehrer, überdies der Seefahrt noch weniger gewohnt und daher mit den nöthigen Seebeinen noch nicht versehen, mit List immer den geeigneten Augenblick erspähend, todesmuthig von einem zum anderen seiner Schüler sich schwang, ihnen Weisheit zu künden.

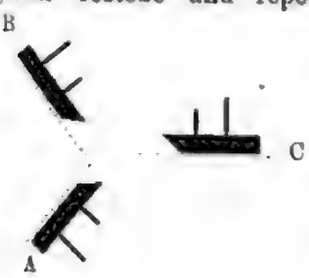
Auch über die Segeleigenschaft haben wir eine Mittheilung gefunden, die insbesondere von unseren Lesern auf Segelschiffen mit Interesse aufgenommen werden dürfte. Es heisst dort:

»Von da (47° S. 24° W.) ab bis auf 120° Ost haben wir eine Fahrt gemacht, wie sie wohl selten ein Schiff aufzuweisen hat: In 25 Tagen 6010 Seemeilen, was mit Berücksichtigung der Zeitdifferenz eine Durchschnittsfahrt von 10,18 Knoten ergiebt.«

Nebelsignale.

Der in Nr. 51 der »Hansa« von Herrn Capt. Leithäuser gemachte Vorschlag, Seitenhörsignale im Nebel zu geben, hat, so einleuchtend er zunächst erscheint, keine Aussicht Gesetz zu werden, weil es nicht möglich ist, ein Schallsignal für einen bestimmten Empfänger zu begrenzen, es wird z. B. das den grünen Sector vertretende Signal auch an Backbord gehört werden, und daraus können schwierige Situationen entstehen.

Man denke sich folgenden Fall: Drei Dampfer nähern sich aus verschiedenen Richtungen gleichzeitig einem Punkt. A hört Nebelsignal von C und giebt ihm das Signal: »Ich höre Dich an Steuerbord«. Dies hat aber B als Antwort auf sein gleichzeitig mit C gemachtes Nebelsignal auf sich bezogen, glaubt sich frei von A und zeigt ihm dies durch dasselbe Signal an. Dadurch aber glaubt C, der es auf sich bezieht, dass mit B keine Collisionsgefahr bestehe und repetirt das Signal, welches wiederum A als Antwort auf sein erstes Signal auffasst und nun kein Ausweichmanöver macht. Inzwischen sind die Schiffe einander so nahe gekommen, dass ein Zusammenstoss unvermeidlich geworden ist.



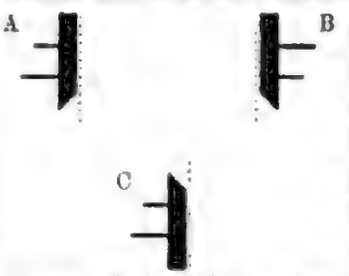
Ist dieser Fall auch unwahrscheinlich, er ist denkbar, und das genügt, um das Gesetzwerden des Leithäuserschen Vorschlags in der angegebenen Form zu verbieten.

Einen anderen Erfolg würde die Anwendung des Backbordsignals haben, wenn in diesem Beispiel A zuerst das Nebelsignal von B mit: »ich höre Dich an Backbord« beantwortet hätte, dann müsste A, wenn C es auf sich bezogen und ebenfalls »ich höre Dich an Backbord« gemacht hätte, rechts Ruder geben, jedoch ohne das Hörsignal für Steuerbord zu machen, um B nicht zu verwirren. A wäre der Gefahr entronnen, denn B würde ja, sobald er A's Signal gehört, rechts Ruder geben müssen. Ferner hätte B, nachdem er C gehört, geantwort: »ich höre Dich an Backbord«, worauf C ebenfalls rechts ausgewichen wäre.

Aus diesem Beispiel geht deutlich hervor, dass die Anwendung des Signals: »ich höre Dich an Steuerbord« zu Collisionen führt, sobald es an Backbord befindliche Dampfer auf sich beziehen, während der Gebrauch des Signals: »ich höre Dich an Backbord« zur Klärung der Situation beiträgt, selbst wenn es von Dampfern aufgenommen wird, für die es nicht bestimmt war. Bedingung hierbei ist, dass das Steuerbordsignal nicht gemacht werden darf. Es müsste also der Leithäusersche Vorschlag dahin geändert werden, dass das Steuerbordsignal, sobald mehrere Dampfer gehört werden, nicht zur Anwendung kommen darf, oder besser, es müsste von einem Steuerbordsignal überhaupt abgesehen werden. Legem brevem esse oportet, quo facilius ab imperitis teneatur.

Das Backbordsignal — lang, kurz — ist dagegen sehr gut und durchaus gefahrlos, sobald die Anwendung obligatorisch wird. Es sei hier noch in einem zweiten Beispiel die Wirkung des Backbordsignals im Falle des Missverständnisses dargestellt.

A und B laufen auf parallelen Cursen gegen C. C hört das Signal von B und giebt: »lang kurz«. Dieses Signal bezieht A auf sich, dreht etwas nach rechts und erwidert ebenfalls wie B: »lang kurz«, wodurch C verpflichtet wird, die Linie A B nicht zwischen den beiden Schiffen, sondern ausserhalb von A zu kreuzen. Dies gilt natürlich für den Fall, dass A von B's Anwesenheit nichts weiss, denn sonst könnte er aus der Signalcorrespondenz der beiden Dampfer recht wohl beurtheilen, dass das »Lang, kurz« von C nicht ihm galt, sondern B. Bei der leisesten Ungewissheit jedoch sollte er handeln, wie hier angegeben ist. Man hat mit diesem Signal den grossen Vortheil in der Hand, jeden entgegenkommenden Dampfer zum Ausweichen zwingen zu können, sobald man in eine unangenehme Situation geräth.



Ich schlage deshalb vor, den Artikel 16 beizubehalten und folgenden Zusatz hinzuzufügen:

Ein Dampfschiff, welches anscheinend vor der Richtung quer ab an Backbord das Nebelsignal eines Dampfers hört, dessen Lage nicht auszumachen ist, muss jede Minute zwei auf einander folgende Töne geben, zuerst einen lang gezogenen Ton, dann einen kurzen Ton, bis die Gefahr des Zusammenstossens vorüber ist.

Der Artikel 16 muss deswegen bleiben, weil er zur Vorsicht zwingt, und dieser Zusatz angefügt werden, um die Zeit des Stoppens zu verkürzen und gefährliche Stellungen aufzuklären. Der Umstand, dass im Nebel die Richtung des Schalles abgelenkt wird, sollte kein Hinderungsgrund sein, diesem Vorschlag Gesetzeskraft zu geben. Bei der Wiederholung des Signals wird schon die Richtung festzustellen sein. Die Marine zeigt doch, dass es geht. Dass das einzelne Schiff sich bei Nebel auf Position hält im Geschwader, ist doch nur dadurch möglich, dass aus der Richtung, aus welcher die Positionssignale der anderen tactischen Nummern kommen, gourtheilt wird, wo es sich befindet und wie gesteuert werden muss. Bei plötzlichem Aufklaren zeigt sich oft in überraschender Weise, dass selbst die Abstände gehalten sind und keiner Verbesserung bedürfen. Im letzten englischen Flottenmanöver ist Admiral Wilson mit einem Verbande von mehr als 24 Schiffen lange im Nebel gewesen und hat, abgesehen von dem Kreuzer »Intrepid«, der die Fühlung mit dem Gros verlor, alle beisammengehalten. Dies ist doch ein Beweis dafür, dass man sich auf die Richtung, aus der ein Schall kommt, recht gut verlassen kann.

Wenn dieser von mir vereinfachte Leithäusersche Vorschlag internationales Gesetz würde, so wäre der Dampferfahrt eine rechte Wohlthat erwiesen.

Schubart
1. Officier in der Hamburg-Amerika-Linie.

Einheitliche Schulzeit für die Prüflinge zum Schiffer auf grosser Fahrt.

Bezüglich des Artikels in der »Hansa« über einheitliche Schulzeit, und der für den Schiffer-Prüfling als nicht nützlich bezeichneten Privatvorbereitung möchte ich vorweg bemerken, dass dem Wuchern dieser unangenehmen Pressen der Nährboden in Hamburg dadurch ziemlich entzogen wird, dass jetzt hier alle 6 Wochen Prüfungen angesetzt sind, dass ungetheilte Schulzeit eingeführt ist, dass auch hier, wie wohl überall die Classenlehrer jetzt zur Prüfungscommission gehören, und dadurch, dass eine grosse Rhederei ihren Schiffsofficieren den Schulbesuch obligatorisch macht. Auch die wohl mehr oder minder begründete Furcht vor einer gestrengen Prüfungscommission sowie die in Kürze zu erwartende Aenderung in den Prüfungsvorschriften, werden das Umsichgreifen der Privatvorbereitung wirksam bekämpfen.

Wenn nun schon 1899 eine Commission von Sachverständigen unter Hinweis auf diese Pressen von der Regierung einen dreimonatlichen Schulzwang verlangt hat, trotzdem von 3000 nur 200 oder von 15 nur ein Steuermann sich privatim vorbereitete, so werden der Commission wohl noch wichtigere Gründe vorgelegen haben, um den Seesteuerleuten ihre Freizügigkeit zu nehmen.

Schifferprüflingen, die theils als Obersteuermann oder als 2. Officier auf transatlantischen Dampfern gefahren haben, könnte es wohl ohne Gefahr freigestellt werden, wo und wie lange sie sich vorbereiten wollen, ebenso kann und muss ihnen das Recht belassen werden, sich einer oft willkürlichen oder indifferenten Behandlung eines Lehrers zu entziehen.

Von den 213 Privaten arbeiteten 195 bei mir, die Fehlenden segelten nur unter Privatflagge weil sie nicht sagen durften, wo und von wem sie gepresst waren, und hat Schreiber Dieses wohl ein Recht zu erklären, dass bei einem nicht geringen Theil nur durch Einzelunterricht das nöthige Können sowie ein gewisses Selbstvertrauen zu erzielen war, dass ein dreimonatlicher Classenunterricht diesen Leuten nicht gleichwerthig sein konnte mit Privatunterricht, und dass trübe Erfahrungen von der Steuermannsschule sie veranlasste, sich privatim vorzubereiten. Bei Keinem ist es unterlassen auf die nicht geringen Nachtheile hinzuweisen, die ein Privater gegenüber den staatlichen Candidaten aus leicht begreiflichen Gründen hat, und wenn durch Zahlen nachgewiesen wurde, dass hier, trotz der kurzen Zeit, ein gutes Resultat vorliegt, so ist es wohl erwiesen, dass auch ein grosser Theil der 2813 staatlichen Prüflinge keinen dreimonatlichen Schulbesuch nöthig hatte, sofern der Eine oder Andere die Steuermannsschule mit gutem Erfolg absolvirte und die Fähigkeiten dieser Einzelnen in der Schule berücksichtigt werden konnten.

Die Privatvorbereitung wurde in dem Artikel als ein Zustand bezeichnet, welcher der Gesundung bedürfe, weil Verflachung des Unterrichts vorliege und dabei auf den Ausfall der mündlichen Prüfung hingewiesen. Demgegenüber wäre wohl die sicher Allen bekannte Thatsache zu stellen, dass nach bestandener Prüfung ein Jeder bemüht ist, mindestens 50 pCt. des Erlernten schnell zu vergessen und betreffs des Mündlichen sei auf die diesbezüglichen Worte eines Unparteiischen in den Verhandlungen des Deutschen Nautischen Vereinstages zu Berlin 1899, Seite 84, hingewiesen. Bei wie vielen von den 2813 staatlichen Prüflingen übrigens der im Rahmen einiger Schulen den Lehrern erlaubte Privatunterricht ausgeholfen hat und Nachzüglern, wenn sie einige Wochen nach Beginn des vier

bis fünfmonatlichen Cursus eintreten wollten, obligatorisch gemacht wurde, darüber schweigt die Statistik; dass aber diese den Nachzüglern wie Schwachen gewährte Privathülfe des Lehrers zuweilen in der Person eines Prüfungsmitgliedes, sich höhere Ziele steckt, als lediglich die Vorbereitung zur Prüfung mit ihren Klippen und Gefahren, ist kaum anzunehmen, dann aber können die Privaten wohl behaupten, dass nicht sie allein die Gepressten sind und sie in keiner Weise diesen Staatlichen gegenüber zurückzustehen brauchen.

Zum Schluss gestatte ich mir noch die Bemerkung, dass diese Zeilen nicht mehr und nicht weniger sein sollen, als ein Protest dagegen, dass eine Privatthätigkeit, welche die Oeffentlichkeit nicht zu scheuen braucht an dieser Stelle als nicht nützlich für die Seesteuerleute hingestellt wurde.

Hamburg, den 27. Februar. Volbers.

Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschifffahrt.

Mitgetheilt vom Reichgerichtsrath Dr. Sievers.

5) Beweislast bei einer Klage auf Schadensersatz aus einem Schleppvertrage.

Der Beklagte übernahm im Juli 1899 das Schleppen einer beladenen Schute des Klägers von Harburg nach dem Hansahafen in Hamburg. Bald nach der Einfahrt in den Reiherstieg kenterte die Schute und sank. Der Schadensersatzanspruch des Klägers ist dem Grunde nach für berechtigt erklärt. Ueber die Frage nach der Beweislast enthalten die Gründe des reichsgerichtlichen Urtheils Folgendes:

Aus dem Schleppvertrage haftet der Schleppunternehmer wie der Werkmeister aus dem Werkvertrage für seine Leute und für alle zur Ausführung des Unternehmens erforderliche Sorgfalt. Geht das Unternehmen fehl, leistet der Unternehmer also nicht das, was er durch den Schleppvertrag zugesagt hat, so trifft nicht den Eigenthümer des geschleppten Schiffes die Beweislast dafür, dass die Leute des Schleppers dies verschuldet haben, sondern der Schleppunternehmer muss beweisen, dass er und seine Leute das Fehlschlagen des Unternehmens nicht verschuldet haben. Dies gilt auch für den vorliegenden Fall, wo das Scheitern der Unternehmung auf ein Kentern des geschleppten Schiffes zurückzuführen ist, ein Ereigniss, das nach dem normalen Verlaufe der Dinge beim Schleppen nicht vorkommen darf.

Dies darf jedoch nicht dahin verstanden werden, als wenn der Schlepper für jeden äusseren Unfall unbedingt hafte, auch wenn die Ursache des Unfalls unaufgeklärt bleibt. Es ist die besondere Natur des Schleppvertrages, dass das zu schleppende Schiff nicht einfach in die Hände und in die Obhut des Schleppers gegeben wird, sondern dass eine Mitthätigkeit des Führers des geschleppten Schiffes zur Erreichung des Erfolges stattfindet. Daher genügt der Beweis, dass alle von einem ordentlichen Schlepper zur Vermeidung von Unfällen anzuwendende Sorgfalt wirklich angewendet worden ist. Dieser Beweis war hier nicht erbracht.

Urtheil des 1. Civil-Senats vom 22. Januar in S. Westedt contra Dormien & Paap. Rep. I. 319/01.

6) Zur Auslegung des § 738 H.-G.-B.

Nach § 738 H.-G.-B. ist der Rheder eines Schiffes, das sich unter der Führung eines Zwangslootsen befunden hat, von der Verantwortung für den Schaden, der durch einen vom Lootsen verschuldeten Zusammenstoss entstanden ist, frei, wenn die zur Schiffsbesatzung gehörigen Personen die ihnen obliegenden Pflichten erfüllt haben. Damit ist nicht gesagt, dass jeder Person der Schiffsbesatzung nur die Pflicht obliege, die Anordnungen des Lootsen zu befolgen, sodass eine Person der Schiffsbesatzung in anderer Weise als durch Verabsäumung dieser Pflicht nicht schuldhaft handeln könnte.

Im vorliegenden Falle war der Zusammenstoss dadurch verursacht, dass der Dampfer »Orpheus« es unternommen hatte, ohne Hülfe eines Schleppers die Fahrt von Neufahrwasser nach Danzig auszuführen, obschon die Zuziehung eines Schleppers wegen der obwaltenden Eisverhältnisse in der Mottlau durch die Pflicht eines sorgfältigen Schiffsführers geboten gewesen wäre. Wenn demnach der Zwangslootse die Fahrt zu leiten und die hierzu erforderlichen Anordnungen zu treffen hatte, so folgt allerdings, dass er schuldhaft handelte, wenn er sich die Führung des »Orpheus« übertragen liess, ohne auf der Annahme eines Schleppdampfers zu bestehen. Nicht aber folgt, dass die Pflichtversäumniss des Lootsen den Capitän des »Orpheus« von eigener Verantwortlichkeit in dieser Beziehung befreite. In seiner Eigenschaft als Schiffer hatte vielmehr auch er, soviel an ihm lag, für die Sicherheit der bevorstehenden Fahrt und für die Verhütung von Unfällen Sorge zu tragen. Mit Recht ist desshalb darin ein eigenes Verschulden des Capitäns erblickt, dass er, obwohl ihm die Verhältnisse des Fahrwassers bekannt waren und obwohl er aus Aeusserungen des Lootsen erkannt hatte, dass dieser die Annahme eines Schleppdampfers für erforderlich hielt, dennoch davon absah, diese Maassregel zu treffen.

Urtheil des I. Civil-Senats vom 25. Januar in S. Neue Dampfer-Compagnie contra Schmidt und Genossen. Rep. I. 324/01.

Zum Capitel: „Unfallverhütung auf See".

Bei dem im Reichstag, anlässlich der Berathung über den Etat der Auswandererbehörde, geäusserten Wunsch um staatliche Unterstützung zur Schaffung von Rettungsapparaten in Seenoth, erinnerte ich mich eines Projectes, das zwar nicht auf Rettungsapparate, sondern auf Verhütung von Schiffszusammenstössen gerichtet ist.

Mit der immer an grösserer Ausdehnung gewinnenden Grossschiffahrt und der Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit der Schiffe, wird auch die Gefahr der Schiffsunfälle wachsen. Ungeachtet aller Sicherheitsmaassregeln, welche bisher auf Grund wissenschaftlicher und technischer Erfindungen in Anwendung gebracht wurden und noch werden, wird die gänzliche Beseitigung der Collisionen unerreichbar bleiben; immerhin ist es von grösster Wichtigkeit, das Augenmerk auf jede Neuerung in Bezug auf Vorrichtungen zur Verhütung von Schiffszusammenstössen zu lenken, um wenigstens ihre Verringerung herbeiführen zu können.

Schon auf allen Gebieten sind Versuche zur Hebung der Sicherheit auf See gemacht worden. Viele derselben trugen aber im entscheidenden Augenblicke wenig zur Abwendung der Gefahr bei, oder erwiesen sich den Elementen gegenüber unwirksam; andere mussten technischer Schwierigkeiten halber oder wegen zu schwerfälliger Anwendung in der Praxis, wieder aufgegeben werden, und nun sind noch solche zu erwähnen, welche ihres geringen Vortheils wegen in keinem Verhältniss zu den Ausführungskosten stehen. Da sich aber die Technik in hohen fortschreitenden Bahnen bewegt und von Tag zu Tag Neuerungen auf allen Gebieten bringt, so erscheint es auch nicht ausgeschlossen, dass auf dem Gebiete der Schiffsbaukunst Mittel und Wege gefunden werden, um wirksamer als bisher, den Zusammenstössen entgegentreten zu können.

Der im September v. J. abgehaltene Wettbewerb um den Anthony Pollock-Preis ist nach Berichten aus Havre wiederum ergebnisslos verlaufen, ein Zeichen, dass nichts Positives im Sinne der Jury geschaffen worden ist. Der Gedanke, welcher solchen Ausschreibungen zu Grunde liegt, ist sehr anerkennenswerth. Bei dem vorerwähnten Wettbewerb werden aber durch die mit demselben verknüpften rigorosen Bedingungen viele Bewerber ausgeschlossen, ein Theil guter Ideen geht somit verloren, und der Zweck, welchen jedenfalls der Stifter im Auge gehabt, ist als verfehlt zu betrachten.

Im Allgemeinen sollte es aber Pflicht eines Jeden sein, der sich im Stande fühlt, auf dem Gebiete von Rettungsmitteln und Vorrichtungen zur Verhütung von Schiffszusammenstössen mitzuwirken. Desgleichen sollten sich die leitenden Kreise solchen Versuchen von Erfindungen nicht verschliessen, sondern jeden Versuch ihre Unterstützung zu Theil werden lassen. Die Rhedereien wie die Versicherungsgesellschaften würden bei Einführung guter brauchbarer Sicherheitsmittel nur gewinnen, auch würde es dazu beitragen, beruhigend auf das reisende Publikum zu wirken.*)

In meinem früheren Berufe, welcher mir Gelegenheit bot, Beobachtungen bei Collisionen zu machen, bin ich zu der Ueberzeugung gelangt, und werden sich auch viele Seeleute hierin mir anschliessen, dass in kritischen Fällen, mögen sie in zu später Ausführung von Ruder- oder Maschinen-Commandos, in Witterungsverhältnissen, oder auf anderen Gebieten zu suchen gewesen sein, ein Zusammenstoss zu vermeiden gewesen wäre, wenn neben der rückwärts wirkenden Schraube noch ein anderes Mittel zur Verfügung gestanden hätte, welches dem Schiff einen schnelleren Stillstand gebot.

An der Hand eines Modells und einer daran angebrachten Hemmvorrichtung habe ich die Beobachtung gemacht und zugleich durch Berechnung festgestellt, dass, wenn bei der Herabminderung der Fahrt eines Schiffes auf 2—3 Sm. gedachte Hemmvorrichtung in Betrieb gesetzt wird, das Schiff unmittelbar zum Stillstand kommt. Die Wirkung der Vorrichtung ist eines Theiles von der Beschaffenheit derselben, sowie von der maschinellen Kraft des Schiffes abhängig, anderen Theiles wird die Wirkung durch die Oertlichkeit des Schiffes bedingt. Die Hemmvorrichtung wird nur nutzbringend für grössere (lange) Schiffe sein. Wenn dieselbe naturgemäss bei schneller Fahrt kein so plötzlich wirkendes Mittel sein kann, um die vorwärts strebende Kraft gleich brechen zu können, sondern nur eine Unterstützung der rückwärts wirkenden Schraube bildet, so wird doch dem Schiffsführer in Folge ihrer zweckmässigen Placirung im Schiffe im entscheidenden Augenblick ein sogenanntes ultima ratio damit an die Hand gegeben.

Die Wahrnehmungen über die Wirkung der Hemmvorrichtung sind meinerseits, wie schon erwähnt, an einem Modell gemacht. Allgemein sind aber Experimente solcher Art an Modellen nicht als einwandfrei zu betrachten. In diesem Falle hingegen neige ich der Ansicht zu, dass bei Anwendung der Vorrichtung in Wirklichkeit, die Wirkung eine noch grössere sein wird, als bei einem Modell zur Anschauung gebracht werden kann.

Sollten diese Worte in maassgebenden Kreisen Anregung geben, meinen Theorien näher zu treten, und würden letztere in die Praxis umgesetzt und sich darin bewähren, so wäre, da die Einrichtungen weder Umwälzungen im Schiffsbau, noch zu grosse Kosten verursachen würden, ein grosser Schritt weiter zur Hebung der Sicherheit auf See gemacht.

Hamburg. C. Weissenborn.

*) Wir nehmen an, der Herr Verfasser weiss, dass die Rhedereien und Versicherungsgesellschaften nach diesem an sich selbstverständlichen Grundsatz seit langen Jahren verfahren und sich jede einigermaassen Erfolg versprechende Erfindung gerne zu Nutzen machen. D. R.

Besprechung der 6. Auflage der Steuermannskunst von Breusing.*)

Dr. Ernst Wendt,
Oberlehrer an der Seefahrtschule zu Bremen.

Die Nautik ist in letzter Zeit mit einer grösseren Anzahl ausgezeichneter Lehrbücher beschenkt worden, von denen einige zum Gebrauch an Navigationsschulen bestimmt sind. Keins von diesen dürfte sich aber wohl so gut zu diesem Zwecke eignen, als die kürzlich erschienene neue (sechste) Auflage der »Steuermannskunst« von Breusing. Dieses so verdienstvolle Werk, durch das sich Breusing einen ehrenvollen Namen machte, stand schon seit langem nicht mehr auf der Höhe, es trug den wissenschaftlichen und praktischen Errungenschaften der Neuzeit keine Rechnung. Wenn es da seinen Platz gegenüber den neueren Lehr- und Handbüchern behaupten sollte, so musste es eine gründliche Umarbeitung erfahren und durch Ergänzungen vermehrt werden. Angesichts dieses Thatbestandes hatte sich der Herausgeber der fünften Auflage, Herr Dr. Schilling entschlossen, in Verbindung mit den Herren Dr. Fulst und Dr. Meldau eine neue Bearbeitung des berühmten Buches vorzunehmen. Dasselbe den Anforderungen der Neuzeit gemäss umzugestalten, den Grundbau aber stehen zu lassen, mag wohl die ursprüngliche Absicht gewesen sein. Sie ist aber glücklicherweise nicht

*) Arthur Breusing, Steuermannskunst. In Verein mit Dr. O. Fulst und Dr. H. Meldau neu bearbeitet und herausgegeben von Dr. C. Schilling, Director der Seefahrtsschule in Bremen. 6. Auflage. Leipzig, M. Heinsius Nachf. 1902.

innegehalten worden, das Werk, das die drei Herren nun geschaffen haben, ist zwar unter dem Titel »Breusing's Steuermannskunst« erschienen, erinnert aber in keiner Weise mehr an die alten Auflagen. Es stellt vielmehr ein ganz neues Lehrbuch der Nautik dar. Nur lobenswerthe Pietät gegen den verdienstvollen Mann kann die Herausgeber bewogen haben, ihre eigene selbstständige Arbeit einfach als neue Auflage zu einem Buche zu veröffentlichen, aus dem nur einige Aufgaben und Notizen übernommen sind, aber sonst nichts beibehalten ist.

Der Gesichtspunkt, aus dem die sechste Auflage der »Steuermannskunst« geschrieben ist, wird im Vorwort klar hervorgehoben. »Sie soll kein umfassendes Handbuch der Navigation, sondern ein Lehrbuch sein, das dem Unterricht in den Seefahrtschulen als Grundlage dienen soll, dabei aber in der Auswahl und Behandlung des Stoffes so weit geht, dass auch der Schiffsführer sich in ihm für alle Fragen der Navigation Rath holen kann.« In vollkommener Weise haben die Herausgeber die hierdurch gekennzeichnete Aufgabe gelöst. Sie haben ein Schulbuch in des Wortes wahrer Bedeutung geschaffen, das alle den in leitender Stellung befindlichen Seemann angehenden Fragen in vollendeter Form behandelt. Eintheilung und Anordnung des Stoffes sind überall geschickt gewählt. Die Darstellung ist ausserordentlich klar und lichtvoll und durchweg lebendig. Anerkennung verdient die Einheitlichkeit in der Behandlung des Stoffes, die gar zu leicht verloren geht, wenn mehrere an einem Lehrbuche arbeiten.

Der gesammte Stoff ist in 10 Capitel eingetheilt. In den fünf ersten wird die Mathematik behandelt, soweit ihre Kenntniss zum vollen Verständniss der rein nautischen Aufgaben erforderlich ist. Schon bei der Darstellung dieser Hülfswissenschaft der Nautik hat der Schriftsteller allerlei Schwierigkeiten zu überwinden. Einmal handelt es sich darum, den Stoff richtig abzugrenzen, andererseits dasjenige Maass von Schärfe und Genauigkeit in den Beweisen zu finden, das einem Schulbuche zukommt. Die mathematische Strenge muss natürlich der Didaktik manches Opfer bringen, darf aber darin nicht so weit gehen, dass die Beweise zu Scheinbeweisen werden, mit Hülfe deren alles Mögliche gefolgert werden kann. Eine in dieser Beziehung ausgezeichnete Bearbeitung ist der Arithmetik (Cap. 1) zo Theil geworden. Mit besonderem Vergnügen wird jeder dieses geschickt und klar abgefasste Capitel lesen. Auch die übrigen vier Capitel (Planimetrie, Stereometrie, ebene und sphärische Trigonometrie) kommen im allgemeinen den oben aufgestellten Forderungen nach, und die Darstellung zeichnet sich durch dieselbe Frische und Lebendigkeit aus, die wir auch sonst im ganzen Lehrbuch beobachten. An einigen Ausführungen lassen sich aber Ausstellungen machen. Der Paragraph 31, der »Winkel an Parallelen« überschrieben ist, bedarf notwendig einer Verbesserung. Nicht einwandfrei ist die Behandlung der Kongruenzsätze. In § 38 sind die vier Grundaufgaben der Dreiecksconstructionen gelöst. Dass diese den Beweisen der Kongruenzsätze vorangestellt sind, wird jeder als zweckmässig empfinden. In § 39 wird aber dann aus der Eindeutigkeit der Constructionen auf die Richtigkeit der Kongruenzsätze geschlossen. Dieser in der neueren Zeit sehr beliebte Schluss ist für den gewöhnlich als den »dritten« bezeichneten Kongruenzsatz zweifellos nicht zulässig und darf meiner Meinung nach auch nicht in einem Schulbuch gemacht werden, wenn nicht ein Gegensatz zu der bei anderen Lehrsätzen aufgewendeten mathematischen Genauigkeit geschaffen werden soll. Denn bei der Construction eines Dreiecks aus den gegebenen Seiten schneiden sich die zu beschreibenden Kreise in zwei Punkten, die Aufgabe ist daher so lange zweideutig, als eben der dritte Kongruenzsatz noch nicht bewiesen ist. Nun begnügen sich die Herausgeber auch nicht mit der einen Begründung der Kongruenzsätze, sondern geben in einer Anmerkung für jeden noch einen zweiten Beweis. Beim Beweise des sog. vierten Kongruenzsatzes scheint mir aber das der Einfachheit dargebrachte Opfer zu gross zu sein, weil derselbe wörtlich dazu benutzt werden könnte, zu zeigen, dass zwei Dreiecke, die in zwei Seiten und dem der kleineren Seite gegenüberliegenden Winkel übereinstimmen, kongruent sind.

Aehnliches habe ich in Bezug auf § 89 in der Stereometrie, § 107 in der ebenen Trigonometrie, § 117 in der sphärischen Trigonometrie zu bemerken. Demgegenüber scheint mir die Einführung der Mollweide'schen Formeln bloss zu dem Zwecke, um bei der Berechnung des Dreiecks aus zwei Seiten und dem von ihnen eingeschlossenen Winkel eine kleine praktische Erleichterung zu haben und um die Formeln $tg\ a_2 = \sqrt{\frac{(s_2 - b)(s_2 - c)}{s/_2 (s/_2 - a)}}$ usw. zu beweisen, als eine überflüssige Belastung. Meiner Meinung nach genügt die zweite in einer Anmerkung gegebene Herleitung der letzteren aus dem Cosinussatze, der für die ganze Theorie ungleich wichtiger ist als die Mollweide'schen Formeln.

Abgesehen von diesen Einzelheiten wird man mit den in den fünf ersten Capiteln eingeschlagenen Methoden und mit der Wahl und Abgrenzung des Stoffes allgemein einverstanden sein und dem Geschick der Herausgeber volle Anerkennung zollen müssen. Beispielsweise wird man der sonst nicht gebräuchlichen Art der Darstellung der Kreisfunctionen, des Sinus auf der horizontalen, des Cosinus auf der vertikalen Achse mit Rücksicht auf die in der Compasslehre übliche Zählweise des Curswinkels zustimmen. Mit Freuden wird in der Geometrie der Abschnitt über »geometrische Oerter« begrüsst werden. Allgemeinen Beifall verdient die zweifache Ableitung der Grundformeln der sphärischen Trigonometrie. Die verschiedenen Hinweise auf Anwendungen der mathematischen Sätze in der Praxis werden die Zustimmung aller Leser ernten.

Im sechsten Capitel sind die beiden Hauptaufgaben der geographischen Steuermannskunst zunächst nach der Methode der Mittelbreite und dann, nachdem die Merkator'sche Projection auseinandergesetzt ist, auch nach der Methode »vergrösserten Breiten« gelöst. Dass über Missweisung und örtliche Ablenkung vorläufig nur so viel gesagt wird, als zum Verständniss des Koppelcurses nothwendig ist, und dass ein besonderes Capitel dem Compass gewidmet ist, wird aus didaktischen und sachlichen Gründen allgemein als zweckmässig empfunden werden. Weiterhin werden die Abstandsbestimmungen ausführlich behandelt. Dabei haben auch die für die Praxis besonders wichtigen Specialfälle der Doppelpeilung ihren Platz gefunden. Nachdem dann noch das Nothwendige über die Stromschiffahrt gesagt ist, wird das »Segeln im grössten Kreise« trigonometrisch behandelt. Die Lösung durch die gnomonische Pojection wird leider nur nebenbei erwähnt, eine nähere Auseinandersetzung derselben wäre wohl wünschenswerth gewesen.

Die Darstellung verdient insofern besondere Anerkennung, als neben möglichst einfachen theoretischen Begründungen stets die Praxis ihr Recht behält. Diese liefert die zu behandelnden Probleme, die Theorie dient zur Auflösung derselben und giebt unter Berücksichtigung der durch die Praxis gestellten Bedingungen über Wahl und Zuverlässigkeit der einzuschlagenden Wege Auskunft. Dieses der Darstellung der geographischen Steuermannskunst gezollte Lob gebührt in gleichem Maasse der gründlichen und ausführlichen Bearbeitung der astronomischen Steuermannskunst, welche durch ein meisterhaft geschriebenes Capitel über astronomische Vorkenntnisse eingeleitet ist. Diesem Theil wird wahrscheinlich jeder Leser mit ganz besonderer Spannung näher treten, weil gerade über die Stellung, welche der Theorie der Standlinien gegenüber den älteren Methoden einzuräumen ist, nicht überall gleiche Ansicht herrscht. Der im Lehrbuch zum Ausdruck gebrachte Standpunkt scheint mir der einzig richtige zu sein

und wird auch wohl allgemeinen Beifall finden. Alles, was gut am Alten ist, wird beibehalten, den Fortschritten der Neuzeit wird in gebührender Weise Rechnung getragen. Auch die Anordnung des Stoffes ist sehr gut getroffen. Nachdem die Grundformeln der sphärischen Astronomie aufgestellt sind, werden die Meridianbreite, die Zeitbestimmung durch Einzelhöhen, die Chronometerlänge, die Nebenmeridianbreite, die Nordsternbreite in der eben aufgezählten Reihenfolge auseinandergesetzt. Mit grosser Klarheit werden Zweck und Ausführung der hierbei zu machenden Beobachtungen, die Verwendbarkeit und Zuverlässigkeit der Methoden dargelegt. Die Nebenmeridianbreite wird nicht als nutzlos oder überflüssig bei Seite geschoben, sondern in ihrer Bedeutung für die Navigation richtig gewürdigt, dass nur die indirekte Methode besprochen wird, dürfte an dieser Stelle als ausreichend bezeichnet werden. Den erwähnten Ortsbestimmungen schliesst sich eine Behandlung der verschiedenen auf See gebräuchlichen Methoden der Acimuth-Berechnungen und Miasweisungs-Bestimmungen an. Eine Besprechung der Acimuthtafeln ist nicht vergessen worden. In die demnächst zur »Steuermannskunst« erscheinenden Hülfstafeln sollen die Lecky'schen A B C-Tafeln aufgenommen werden. Nachdem noch die Berechnung der Höhe aus Breite, Länge und Ortszeit gelehrt ist, sind alle Vorbereitungen für die Theorie der Standlinien getroffen. Diese wird in erschöpfender Weise behandelt. Sämmtliche Berechnungsarten (Längen-, Breiten-, Höhenmethode) und alle wichtigeren Anwendungen der Standlinien (Ansegelung eines Punktes, Bestimmung einer gesichteten Landmarke, Freibleiben von Land, Bestimmung des Schiffsortes durch Verbindung einer einzigen Standlinie mit einer Peilung oder Lothung und durch zwei oder mehrere Standlinien) werden mit grosser Anschaulichkeit und Klarheit vorgetragen. Den Fehlerquellen und ihrem Einflusse auf das Resultat wird volle Beachtung geschenkt. Auch ist nicht versäumt, zu zeigen, in welcher übersichtlichen Weise sich die Standlinien zur Aufstellung der Fehlergleichungen für die Breiten- und Längenbestimmungen eignen. Die einzige Ausstellung, die zu machen ist, bezieht sich auf die bei der Breitenmethode benutzte Formel, welche bei der indirecten Methode der Nebenmeridianbreite angewendet wird. In den Fällen nämlich, wo die berechnete Breite stark von der angenommenen abweicht, müsste eine Wiederholung der Rechnung angestellt werden, und dadurch würden die Vortheile, welche die Standlinienmethode gegenüber den alten Methoden der Nebenmeridianbreite und Chronometerlänge gewährt, theilweise wieder aufgehoben werden. Der Abschnitt über Ortsbestimmungen schliesst mit der Beschreibung der directen Methode der Aussenmittagsbreite. Hieran knüpft sich eine eingehende Behandlung der Monddistanzen der Bedeutung gemäss, welche dieselben noch immer für die Schiffahrt haben. Mit Recht beschränken sich die Herausgeber auf die Mendoza'sche Methode als die empfehlenswertheste. Die gleichen Sonnenhöhen werden mit Hülfe der A B-Tafeln gelöst. Eine den Bedürfnissen der Schule und der Praxis angemessene Beschreibung der Gezeiten bildet den Schluss des Capitels über astronomische Steuermannskunst.

Mit grosser Liebe und Sorgfalt ist das Capitel über den Compass an Bord eiserner Schiffe abgefasst. In diesem Theil wird so häufig gesündigt, umfangreiche und schwierige Formeln, die an und für sich ganz interessant, für den Seemann aber ohne Belang sind, werden beigeleitet. Hier aber wird eingedenk des Zweckes, dass die »Steuermannskunst« ein Schulbuch sein soll, die Deviationstheorie gerade so weit entwickelt, als »zu einer verständigen Vorstellung über die Wirkungsweise der vom Schiffe auf den Compass ausgeübten magnetischen Kräfte« und zum Verständniss der in der Praxis vorkommenden Erscheinungen dienlich und ausreichend ist. Innerhalb des durch diesen Gesichtspunkt begrenzten Rahmens werden die Deviationsformel, die Berechnung der Coefficienten aus Beobachtungen und der Deviationen aus den Coefficienten, ferner die Veränderungen der Deviationen mit der magnetischen Breite, durch halbfesten Magnetismus, durch Krängung und durch electrische Anlagen, schliesslich die Compensation der Compasse gründlich behandelt. Der letzte Abschnitt des Capitels, der dem Compass an sich gewidmet ist, enthält eine Erörterung der Grundbedingungen, die an einen guten Compass zu stellen sind, und der verschiedenen Arten von Compassen und giebt Anweisungen über Prüfung und Aufstellung derselben.

Im letzten Capitel werden noch einige nautische Instrumente beschrieben. Den Hauptheil bildet ein schöner Aufsatz über den Sextanten, der mit einer Besprechung der Reflexion und Brechung der Lichtstrahlen, der Linsen und Fernrohre beginnt. Auch dem Chronometer sind einige Seiten gewidmet. Desgleichen hat die Logge hier ihren Platz gefunden. Mit der Beschreibung der Thomson'schen Lothmaschine, des Doppeltransporteurs und des Thermometers und des Thermometers und Barometers schliesst das Buch.

Die obigen Ausführungen sollen einen Ueberblick über Umfang und Inhalt des im Lehrbuch dargebotenen Stoffes geben. Ueberall wird man erkennen, dass die Herausgeber das Gewollte erreicht haben. Sie wollten ein Schulbuch schaffen, nicht in dem Sinne, dass der Navigationsschüler bloss die zum Examen nöthigen Dinge daraus lernen kann, sondern in dem Sinne, dass es dem zukünftigen Schiffsofficier Belehrung und Unterweisung in allen in der Praxis vorkommenden Fragen ertheilt. Und sie haben ihr Wort gehalten die gediegene Ausstattung des Werkes, die klare und verständliche Darstellung, der frische und lebendige Stil, in dem dies Buch geschrieben ist, machen seinen Werth vollkommen. Zum Nutzen unserer Schiffahrt sei der »Steuermannskunst« eine grosse Verbreitung auch über die Grenzen Bremens hinaus gewünscht. Möge der Seemann recht heimisch in derselben werden.

Ruder-Commando.*)

Auf dem letzten Nautischen Vereinstage standen sich betr. Ruder-Commando hauptsächlich zwei Anträge gegenüber. Der hamburger, der das Commando »Rechts« und »Links« für die Handelsmarine absolut empfahl, und der bremer, der die Annahme dieses Commandos für eine, über das Bremer Rundschreiben vom August v. J. hinaus verlängerte Frist als Uebergang zur späteren Einführung des Marine-Commandos empfahl. Der hamburger Antrag wurde mit 25 gegen 11 Stimmen angenommen. Beide Anträge stimmen darin überein, dass zunächst die Einführung des Commandos »Rechts« und »Links« befürwortet wird. Für die Beibehaltung des Commandos »Steuerbord« und »Backbord« im bisherigen Sinne und ebenso für die Annahme des Marine-Commandos ohne den Uebergang durch das Commando »Rechts« und »Links« äusserte sich keine Stimme.

Somit besteht eine Einigkeit unter sämmtlichen nautischen Vertretungen darüber, dass zunächst das Commando »Rechts« und »Links« einzuführen sei, ein Commando, dessen Gebrauch neben demjenigen der Kaiserlichen Marine auch von den Regierungsvertretern als mit der Sicherheit der Schiffahrt verträglich anerkannt ist. Es entfällt somit die von den Regierungsvertretern genannte Voraussetzung für den Erlass einer

*) Vorstehendes an sämmtliche nautischen Vertretungen Deutschlands gerichtete Rundschreiben hat der Verein Hamburger Rheder erlassen.

diesbezüglichen Verordnung. Ein derartiges behördliches Eingreifen in den internen Schiffahrtsbetrieb wird, wenn auch im vorliegenden Falle wegen der besonderen Sachlage fast die Hälfte der abgegebenen Stimmen sich dafür ausgesprochen hat, im allgemeinen von der gesammten Schiffahrt als unerwünscht angesehen. Es kann kaum bezweifelt werden, dass sämmtliche Schiffahrts-Vertretungen es lieber sehen würden, wenn das Ziel der Herbeiführung eines einheitlichen Ruder-Commandos in der deutschen Handelsmarine ohne behördliches Einschreiten erzielt würde.

Leider haben die nautischen Vertretungen es bisher bei den seit dem Jahre 1891 immer von neuem gefassten Beschlüssen für das Commando »Rechts« und »Links« bewenden lassen, ohne sich darum zu bemühen, dass diesen Beschlüssen auch praktische Folge gegeben werde. Wäre das geschehen, so hätte jede Veranlassung für die neuerdings wieder entstandene Meinungsverschiedenheit und für das jetzt drohende, principiell bedenkliche, behördliche Einschreiten gefehlt. In der Erkenntniss dieses Fehlers haben wir und mehrere andere Rhederei-Vertretungen auf die Rhedereien ihres Bezirks zur Befolgung der vom Deutschen Nautischen Verein wiederholt gefassten Beschlüsse eingewirkt mit dem Ergebnisse, dass seit Anfang dieses Jahres auf weit über der Hälfte der deutschen Handelsflotte, dem Raumgehalte nach, das Commando »Rechts« und »Links« in Anwendung ist.

Um das unliebsame Schauspiel zu vermeiden, dass mangels einer Einigung der Handelsmarine über diese Frage die Regierung sich zu einem Einschreiten veranlasst sieht, richtet der unterzeichnete Vorstand an alle deutschen Rhederei-Vertretungen das Ersuchen, von den Rhedereien ihres Bezirkes eine Erklärung dahin herbeizuführen, dass sie spätestens bis zum 1. Juli d. J. auf ihren Schiffen das Commando »Rechts« und »Links« einführen werden und ihm bis zum 1. April d. J. mitzutheilen, wie viele Rhedereien mit wie vielen Schiffen und wie vielen Netto-Register-Tonnen (getrennt nach Dampfern und Seglern) eine bezügliche Erklärung abgegeben, bezw. abgelehnt haben.

Insbesondere bitten wir die auf dem Standpunkte des Vereins der Rheder des Unterwesergebiets stehenden Rhederei-Vertretungen, ihre Mitwirkung bei diesem Schritte nicht zu versagen, in der Erwägung, dass nach den Erfahrungen einiger Jahre viel leichter eine Einigung darüber zu erzielen sein wird, ob die Rhederei dann zum Marine-Commando übergehen will oder nicht, und dass angesichts der mannigfachen Anfeindungen, welchen die Handelsmarine in Deutschland ausgesetzt ist, eine Lockerung ihres Zusammenhaltens in hohem Grade bedauerlich sein würde.

Hamburg, den 24. Februar 1902.

Der Vorstand des Vereins Hamburger Rheder.
Carl Mathies, Stellvertr. Vorsitzender.

Schiffbau.

Bauaufträge.

Einen neuen Fischdampfer modernsten Stils hat die Firma P. Aug. Wurthmann bei der Seebeck-Actiengesellschaft in Bremerhaven in Auftrag gegeben. Der Dampfer soll noch im Herbst ds. Js. in Betrieb gestellt werden. Er wird nach den neuesten Erfahrungen gebaut und soll auch namentlich für die Islandfahrt eingerichtet werden.

Stapelläufe.

Auf der Neptune Werft der Firma Wigham, Richardson & Co. in Walker on Tyne wurde am 27. Februar der für die Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Hansa« in Bremen neuerbaute Dampfer »**Soneck**« glücklich vom Stapel gelassen. Der aus Stahl erbaute Dampfer besitzt eine Länge von 235' und eine Breite von 33½' englisch. Das Schiff erhält die höchste Classe in Lloyds Register. Die Maschinenanlage wird gleichfalls von Wigham, Richardson & Co. hergestellt.

* * *

Der Stapellauf eines für die Deutsche Ostafrika-Linie (Woermann) bei der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft im Bau befindlichen Reichspost-Dampfers, Stapel Nr. 210, erhielt dadurch ein hervorragendes Gepräge, dass Sr. Magnificenz, der Erste Bürgermeister von Hamburg, Herr Dr. Möncke berg, mit Gemahlin, begleitet von einer Anzahl hochangesehener Hamburger und Berliner Herren mit ihren Damen erschienen waren, um den Taufact zu vollziehen. In laut vernehmbarer, schwungvoller Rede, welche mit einem Hoch auf den Kaiser ausklang, ertheilte er dem Schiff den Namen »**Bürgermeister**« und wünschte demselben Glück auf seinen Fahrten. Die Hauptabmessungen des Schiffes sind: 425' × 48' 2" × 32', Tragfähigkeit 6000 T. Schwergut.

* * *

Als der grösste Stapellauf, der bisher jemals in einer englischen Werft vollzogen worden ist, wird von der Zeitschrift »Englisch Mechanic« ein Ereigniss bezeichnet, das neulich in der Werft von Wallsend stattgefunden hat. Es wurde dort ein ungeheures **Schwimmdock** ins Wasser gebracht, das auf Rechnung der Regierung für den Gebrauch in den Bermudainseln gebaut worden ist. Die Fläche des Docks beträgt 69 000 Quadratfuss, seine Tragfähigkeit 17 500 T.

Vermischtes.

Gefährliche Ladung. Wie verhängnissvoll Calciumcarbid für Schiff und Menschenleben werden kann, beweist der folgende Fall: Der Marseiller Dampfer »Pionnier« fuhr am 16. ds. Mts. bei Cap Taillat auf Felsen auf. Wasser drang in den Kielraum, worin acht Tonnen Calciumcarbid verstaut waren. Durch das Nasswerden dieser Ladung entwickelten sich Acetylengase. Es entstand eine Explosion, wodurch ein Theil des Schiffes zerstört und der Capitän, sowie ein Reisender getötet wurden. Dieser Fall mahnt zur äussersten Vorsicht bei Verladung von Calciumcarbid. Die See-Berufsgenossenschaft hat folgende Leitsätze für Verladung dieses Artikels aufgestellt. Calciumcarbid muss in verbleiten oder verzinnten eisernen Gefässen von mindestens 0,6 mm Wandstärke verpackt sein, welche hermetisch verschlossen, in starken Holzumschliessungen fest verpackt sind und nicht über 135 kg brutto wiegen. Unter Deck darf Calciumcarbid nur dann verladen werden, wenn es nicht durch darüber liegende Ladung ungebührlich belastet wird.
(»Leuchtthurm.«)

Abgabentarif für die Benutzung der öffentlichen Quaianlagen zu Christiania. Seit dem 1. Januar ds. Js. wird von Schiffen, welche an den öffentlichen Quaianlagen in Christiania ihre Ladung löschen oder laden, für jeden Tag (24 Stunden), den sie am Quai liegen, eine Abgabe nach folgendem Tarif, berechnet nach Bruttotons, erhoben: Für ein Fahrzeug von nicht über 100 T. 6 Oere für 1 Ton, für ein Fahrzeug von über 100—120 T. 6 Kronen. Bis zu einem Gehalte von 400 T. erhöht sich der Abgabenbetrag für je 10 T. und von 401—1300 T. für je 15 T. um einen immer kleiner werdenden Betrag, sodass z. B. für 390—400 T. 12,33 Kronen, für 685—700 T. 14,13 Kronen und für 1285—1300 T. 17,38 Kronen zu entrichten sind. Für Fahrzeuge von über 1300 T. sind für je 20 T. 9 Oere mehr zu erheben. Für Fahrzeuge — sowohl Dampf- wie Segelschiffe —, welche Steinkohlen wie Brennholz, Torf oder Kartoffeln löschen, wird die Abgabe um ein Drittel herabgesetzt. Für Theile eines Tages, von Mitternacht zu

Mitternacht gerechnet, ist die gleiche Abgabe wie für einen vollen Tag zu entrichten. Für eine kürzere zusammenhängende Zeit als 12 Stunden ist jedoch niemals eine höhere als die für einen Tag festgesetzte Abgabe zu bezahlen. Wenn Dampfschiffe auf erhaltenen Befehl vom Quai ablegen, nachdem die Passagiere an Land gesetzt und die Frachtgüter gelöscht worden sind, und später wieder anlegen, um Passagiere und Frachtgut aufzunehmen, so wird die Zeit, während welcher sie zu jedem dieser Zwecke am Quai gelegen haben, als »zusammenhängend« betrachtet.

Lootsen-Ordnung für den Hafen von Dar-es-Salaam. (Deutsch-Ostafrika.) Der Kaiserliche Gouverneur für Deutsch-Ostafrika hat unter dem 23. October v. J. eine Lootsen-Ordnung für den Hafen von Dar-es-Salaam erlassen, welche u. A. bestimmt, dass alle den Hafen von Dar-es-Salaam ansteuernden oder verlassenden Schiffe, mit einem Tonnengehalt von über 100 Br.-R.-T., verpflichtet sind, einen Lootsen an Bord zu nehmen. Ausgeschlossen von dieser Verpflichtung sind nur diejenigen Schiffe, welche einen vom Gouvernement ausgestellten Erlaubnissschein besitzen. Die Lootsengebühren werden nach dem Brutto-Registertonnen-Gehalt (Gross-Tonnage) der Schiffe berechnet. Schiffe bis zu 1000 Br.-R.-T. zahlen ein- und ausgehend je 30 Rupien, für jede weiteren 100 Br.-R.-T. 1 Rupie mehr. Von den Lootsen-Gebühren befreit sind deutsche und fremde Kriegsschiffe sowie die Dampfer des Kaiserlichen Gouvernements von Deutsch-Ostafrika. Das Einlaufen in den Hafen von Dar-es-Salaam nach Eintritt der Dunkelheit sowie das Verlassen desselben ist nur nach vorheriger Mittheilung an das Hafenamt (Commando der Flottille) gestattet, welches daraufhin für die Beleuchtung der das Fahrwasser kennzeichnenden Bojen Sorge trägt. Hierfür wird eine Taxe von 50 Rupie erhoben. Die Bestimmungen sind mit dem 1. Dec. 1901 in Kraft getreten.

Schiffsverkehr Kantons im Jahre 1900. Während das Jahr 1900 mit guten Aussichten für die Schiffahrt eröffnete und die Wirren in China auch im Sommer zu theilweise recht lohnender Beschäftigung in Form von Regierungscharters Gelegenheit gaben, ist ein allgemeiner Rückgang in den Frachten gegen Ende dieses Jahres zu verzeichnen. Der Verkehr von Dampfschiffen im Hafen von Kanton während des Jahres 1900 gestaltete sich, wie folgt:

Flagge	Einklarirt		Ausklarirt		Zusammen	
	Anz.	R.-T.	Anz.	R.-T.	Anz.	R.-T.
Englisch	1678	1455406	1684	1455788	3362	2911194
Amerikanisch	16	11357	18	11365	34	22722
Deutsch	80	76996	80	76996	160	153992
Französisch	2	14	2	14	4	28
Schwedisch und Norwegisch	29	23865	29	23865	58	47730
Russisch	1	542	1	542	2	1084
Oesterreichisch	1	1317	1	1317	2	2634
Japanisch	6	6541	6	6541	12	13082
Portugiesisch	3	227	3	227	6	454
Chinesisch	1706	1175233	1734	179491	3440	354724
Zusammen	3522	1751498	3558	1756146	7080	3507644

Das Gesammtresultat mit 7080 Dampfern und 3 507 644 Reg.-T. bedeutet gegenüber dem Vorjahre eine leichte Zunahme der Ein- und Ausläufe und eine geringe Abnahme der Tonnenzahl. Die deutsche Schiffahrt steht, was Verkehrszahl und Tonnengehalt anlangt, nach der chinesischen und englischen, an dritter Stelle. Die Zahl der chinesischen Dampfer hat gegenüber dem Vorjahre bedeutend zugenommen, was durch die Vermehrung der Zahl der Dampfbarkassen zu erklären ist, die im Flussdelta den Passagierverkehr besorgen. Dagegen hat der Raumgehalt abgenommen, weil aus Anlass der Unruhen eine Anzahl der Schiffe der China Steam Navigation Co. unter fremde Flagge gestellt waren. Gegenüber 2968 Schiffen im Vorjahre beträgt die Zahl des Jahres 1900 3440. Der Gesammtverkehr der Segelschiffe beläuft sich auf 101 Ein- und Ausläufe gegenüber 287 im Vorjahre. Diese Abnahme ist darauf zurückzuführen, dass die Verschiffung von Petroleum sich von Neuem den Dschunken zugewandt hat.

Schiffahrt auf den Binnengewässern. Die nachstehende Tabelle — die erste Statistik, die seit der im Jahre 1898 vollzogenen Freigabe der Inland-Wasserwege veröffentlicht worden ist — giebt folgende Uebersicht über diesen Verkehr:

Flagge	Einklarirt		Ausklarirt		Zusammen	
	Anz.	R.-T.	Anz.	R.-T.	Anz.	R.-T.
Englisch	2194	77500	2194	77500	4388	155000
Amerikanisch	128	2070	128	2070	256	4140
Deutsch	1144	26544	1144	26544	2288	53088
Französisch	360	1980	360	1980	729	3960
Chinesisch	62660	746335	62660	746335	125320	1492670
Zusammen	66486	854429	66468	854429	132072	1708858

Es sind im Ganzen 252 Dampfschiffe für diese Fahrt in Kanton registrirt, wovon 84 auf das Jahr 1900 entfallen. Fast alle diese Fahrzeuge sind in Kanton erbaut worden und nahezu sämmtliche Schiffe fahren unter chinesischer Flagge. Der Verkehr unter den Regulationen für die Binnengewässer hat sich demnach überraschend schnell entwickelt, und ein weiteres Aufblühen ist mit Sicherheit zu erwarten. Die Schiffahrt ist aber nicht als eigentlich fremde zu betrachten; denn europäisches Capital ist daran nur zu einem ganz geringen Theil betheiligt, und das fremde Interesse beschränkt sich fast ganz darauf, dass die fremden Flaggen den Chinesen Schutz gewähren. Der eigentliche Betrieb der Binnenschiffahrt wird von den Chinesen selbst besorgt.

Kleine Mittheilungen.

Die Vertiefung des Suez-Canals, die im letzten Jahre durchgeführt wurde, ist vollendet, so dass seit Anfang dieses Jahres die passirenden Schiffe einen Tiefgang von 26' 3" haben können (bisher nur 25' 7").

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 3. März. Unter den Eingängen befinden sich die Statuten der »Association Internationale de la Marine« (Internationaler Seeverein), der als Mitglied beizutreten beschlossen wurde. Ein Herr Hammar bat in einer Zuschrift um die Erlaubniss, in einer der nächsten Versammlungen einen von seiner Firma hier vertretenen Quadrant-Davit zum Aussetzen von Booten durch den Erfinder Herrn Welin, London, vorführen lassen zu dürfen. Es wurde beschlossen, den Vortrag am 17. März stattfinden zu lassen. Der Vorsitzende theilte sodann mit, dass er mit Herrn Harms wegen der Vorführung von Lichtbildern einer Reise um die Erde in Unterhandlungen getreten sei. Für diese Vorführung wird, vorbehaltlich der Zustimmung des Vereins Deutscher Seeschiffer, der 19. März vorgesehen und es ist dazu die Einführung von Damen erwünscht. Herr Aagard soll aufgefordert werden, seinen Vortrag über flüssige Feuerung ebenfalls mit vor dem Verein Deutscher Seeschiffer am 24. März zu halten. Zum

ersten Punkt der Tagesordnung, Kennzeichnung von Wracks im Fahrwasser der Elbe während Nebels, wurde der Wunsch geäussert, dass auf oder bei den Wracks Schallsignal-Apparate angebracht würden. Dem wurde jedoch entgegengehalten, dass die Wracks auf der Elbe nur dann nicht durch Wrackschiffe gekennzeichnet seien, wenn der Eisgang ein Verbleiben derselben bei den Wracks unmöglich mache; ausserdem seien Schallsignale sehr leicht irreführend. Ein Vorschlag ging dahin, am Lande unterhalb und oberhalb des Wracks in angemessener Entfernung Schallsignale einzurichten. Nach eingehender Besprechung des Gegenstands beschloss der Verein, keine weiteren Schritte in der Sache zu thun. — Zu Punkt 2 der Tagesordnung: Neubau einer Navigationsschule, kam nach gründlicher Besprechung des Gegenstandes folgende Resolution einstimmig zur Annahme:

›Der Nautische Verein hält es im Interesse der Hamburgischen Schiffahrt und im Hinblick auf die hervorragende Bedeutung Hamburgs für die deutschen Schiffahrtsinteressen für erwünscht und erforderlich, dass für die Hamburgische Navigationsschule ein ihrer Bedeutung angemessenes eigenes Gebäude errichtet werde, und zwar unter gleichzeitiger Bereitstellung einer Dienstwohnung für den Director. In diesem Gebäude ist hinreichender Raum zu schaffen, um nicht nur die gegenwärtig bestehende Maschinistenschule, die bereits organisch der Navigationsschule angegliedert ist, auch räumlich mit dieser vereinigen zu können, sondern auch die Navigationsschule durch Hinzuziehung der gegenwärtig mit der Gewerbeschule vereinigten Lehrcurse für Schiffbau- und Maschinenkunde weiter auszugestalten. Der von dem Senate auf St. Pauli in Aussicht genommene Platz erscheint durchaus geeignet (neben Wiezel's Hotel).

Als Mitglieder wurden in den Verein aufgenommen die Herren Engel und Capitän Heldt.

Büchersaal.

Leitfaden für den Unterricht in der Maschinenkunde an der Kaiserlichen Marineschule. Herausgegeben von der Inspection des Bildungswesens der Marine. Mit 122 Abbildungen im Text und auf Steindrucktafeln. Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung, Berlin 1902. Preis Mk. 6.50.

Das Buch soll zunächst als Hülfsmittel für den Unterricht an der Kaiserlichen Marineschule dienen, des Weiteren wird es aber auch überall dort von hohem Werth sein, wo eine allgemeine Orientirung über die maschinellen Einrichtungen an Bord gewünscht wird. Die einzelnen Abschnitte behandeln u. A.: Wärme und Arbeit. — Entwickelung der Schiffsmaschine. — Der Indikator und Verwendung der Indikatordiagramme. — Zusammenhang zwischen Schiffsgeschwindigkeit, Pferdestärke, Kohlenverbrauch, Propellerwirkung und Actionsradius. — Kraftübertragung des Curbelgetriebes. — Formen und Arten der Schiffskessel. — Kesselkörper mit Verankerung, Feuerungslage mit Armatur. — Hauptmaschinentheile. — Propeller. — Steuerung. — Condensatoren. — Pumpen. — Rohrleitungen. — Allgemeine Anordnung von Maschinen, Propeller, Kessel und Brennmaterial. — Hülfsmaschinen. — Electrische Anlagen. — Zusammenstellung der Hauptdimensionen, Gewichte, Leistungen etc. S. M. Schiffe und Torpedoboote. Die wichtigsten Theile sind durch Abbildungen erläutert, und der Text ist so gehalten, dass auch diejenigen Constructionen, deren Form und Zusammensetzung nicht durch Figuren erläutert sind, in ihrer allgemeinen Wirkungsweise verstanden werden können. Wir können das sorgfältig ausgestattete Buch den Lesern empfehlen.

Deutsch-Nautischer Almanach. Illustrirtes Jahrbuch über Seeschiffahrt, Marine und Schiffbau für das Jahr 1902. Dritter Jahrgang. Verlag von **Boll & Pickardt, Berlin.**

Das Buch hat in den bisherigen Jahrgängen seine Vielseitigkeit und Nützlichkeit bewiesen; der neue Jahrgang reiht sich seinen Vorgängern ebenbürtig an. — Der Inhalt gliedert sich in übersichtlicher Form so, dass sowohl der Seemann als auch der einigermaassen mit maritimen Verhältnissen vertraute Laie alles Wissenswerthe auf dem einschlägigen Gebiet mit Leichtigkeit findet. Besonders lehrreich und interessant sind die Entfernungs-Tafeln und die mit Abbildungen versehenen Notizen über Sturmsignale. Die Ranglisten der Hamburg-Amerika-Linie und des Norddeutschen Lloyd sind erweitert und vervollständigt worden. Auch über die Thätigkeit und Bewegung unserer Kriegsmarine im Schiffahrts-Jahre wird auf Grund amtlichen Materials aus dem Reichsmarine-Amt in knapper, übersichtlicher Form berichtet. — Ein sehr grosser Vortheil des Buches für die Allgemeinheit ist der Umstand, dass in 16 Kunstbeilagen die hervorragendsten Ereignisse des Jahres illustrativ dem Auge vorgeführt werden. Bei all diesen Vorzügen ist der Preis von 2 Mk. für das elegant gebundene Buch äusserst billig zu nennen und die Anschaffung zu empfehlen.

Statistik

über den

Verkehr im Kaiser Wilhelm-Canal

im Monat Februar 1902.

Mitgeth. durch die Hamburger Schiffsmakler **Gläfcke & Hennings.**

Richtung Brunsbüttel—Holtenau.

Die Ladung bestand aus:

	Dampfer	N.-R.-T.	Segler	N.-R.-T.	Leichter	N.-R.-T.
Passagiere	—	—	—	—	—	—
Kohlen	17	8893	—	—	3	1145
Steine	—	—	—	—	—	—
Eisen	3	3648	—	—	—	—
Holz	—	—	—	—	—	—
Getreide	—	—	9	280	22	5638
And. Massengüter	11	5156	—	—	—	—
Stückgüter	110	39778	—	—	7	822
Gem. Ladung	—	—	—	—	—	—
Viehtransporte	1	1469	—	—	—	—
Petroleum	—	—	1	17	—	—
Leer oder Ballast	116	4083	—	—	—	—
	258	63027	10	297	32	7605

Richtung Holtenau—Brunsbüttel.

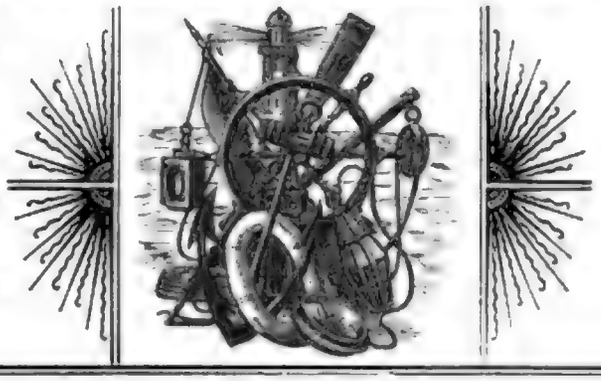
	Dampfer	N.-R.-T.	Segler	N.-R.-T.	Leichter	N.-R.-T.
Passagiere	—	—	—	—	—	—
Kohlen	—	—	—	—	—	—
Steine	2	549	1	24	1	382
Eisen	4	4759	1	24	1	47
Holz	5	2915	1	361	2	1111
Getreide	13	4780	—	—	—	—
And. Massengüter	71	11721	9	262	1	149
Stückgüter	118	43112	—	—	1	124
Gem. Ladung	—	—	—	—	—	—
Viehtransporte	—	—	—	—	—	—
Petroleum	—	—	—	—	—	—
Leer oder Ballast	44	16763	11	400	33	9982
	257	84599	23	1074	39	11705

Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer
zu Hamburg.
(Geschäftsführender Verein, Steinhöft 1.)

Seeschiffer-Verein „Weser"
in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin"
in Stettin.



Schiffer-Gesellschaft
in Lübeck.

Verein
Flensburger Seeschiffer
in Flensburg.

Das Hafenlootsenwesen in Hamburg.

Ein Mitglied schreibt:

Ich möchte Sie bitten, Folgendes gefälligst in der für den Verband reservirten Seite Ihres geschätzten Blattes aufzunehmen, in der Hoffnung, dass sich an meine Anregung vielleicht eine Discussion knüpft:

»Am 14. v. M. kam ich mit meinem Dampfer an Hamburg, um einen Löschplatz hinter St. Pauli aufzusuchen. Ein Hafenlootse war nicht zu erhalten, welches nebenbei bemerkt, mir schon früher passirt ist und wie ich von andern Collegen gehört habe, recht häufig vorkommt. Der Revier-Lootse weigerte sich, das Schiff an den Platz zu bringen und warf mitten in der Elbe den Anker. Solche Zustände sollten denn aber doch möglichst vermieden werden, denn sie können leicht zu schweren Collisionen Veranlassung geben, wovon wir im letzten Jahre wirklich genug gehabt haben. Mein Schiff geht 17 Fuss engl. tief, muss also nach dem neuen Hafengesetz vom 1./7. 1897 § 37 für 5 m à 5 ℳ Hafenmeistergebühr zahlen und sollte dann auch zu jeder Zeit ein Hafenlootse zur Verfügung sein, zumal § 5 dieses Gesetzes sagt, dass ein jedes Schiff von mehr als 150 cbm Netto-Raumgehalt auf Verlangen einen Hafenlootsen erhält.

Ein grosser Uebelstand, dass die einkommenden Schiffe selten oder nie zur rechten Zeit, also bei der Einfahrt, einen Hafenlootsen erhalten, liegt darin, dass die Barkasse noch Gesundheitspolizei, und ausserdem auch noch für die Zollzeichen zu sorgen hat. Kommt also ein fremdes Schiff, welches Zollzeichen bei Cuxhaven erhalten hat, so muss diese Barkasse erst mit dem Schiffe über die Zollgrenze, um dann die Zollzeichen abzufordern. Inzwischen ist das Schiff aber mitunter bis zum Hansahafen gefahren und selbstverständlich kann diese selbe Barkasse nicht mehr die nachfolgenden Schiffe zur rechten Zeit mit Hafenlootsen besetzen.

Meiner Ansicht nach müssen die Hafenlootsen eine Barkasse nur für sich zu ihrer Bedienung haben und nicht auf Privathülfe von Schleppern angewiesen sein.

F. v. H.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Nächste Sitzung am 12. März 1902. Tages-Ordnung: **Bericht der Delegirten vom Verbandstage.**

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.

Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1902. No. 11. Hamburg, den 15. März. XXXIX. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Das neue Nautische Jahrbuch. — Das holländische Leuchtfeuerwesen. — IX. Verbandstag des Verbandes Deutscher Seeschiffer-Vereine. — Seeamtsverhandlungen — Schiffbau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Auf dem Ausguck.

Ein wegen seiner tendenziösen Berichterstattung unrühmlich bekanntes Blatt nahm unlängst zu hämischen Angriffen auf den **Deutschen Schulschiffs-Verein** Anlass. Und zwar in Folge eines Rundschreibens, in dem der Verein bei verschiedenen **Heuerbaasen**, die für bestimmte Rhedereien die **Mannschaften** anwerben, anfragt, ob sie, da Mitte April d. Js. ca. 100 Schiffsjungen für den Dienst als Leichtmatrosen ausgebildet sind, Bedarf an Schiffspersonal haben. Das oben angezogene Blatt erblickt in diesem Schreiben nicht nur einen bedauerlichen Mangel an Interesse für den Verein und seine Tendenz seitens der Rheder, also derjenigen Kreise, die vor einigen Jahren die ganze Schulschiffs-Bewegung gegen nicht unerheblichen Widerspruch ins Leben gerufen haben, sondern es überschüttet auch den Schulschiffsverein mit Hohn, weil er den jungen Leuten zwar die erste Ausbildung angedeihen lässt, die weitere Fürsorgepflicht aber den »bescheidenen Landhaien«, den Heuerbaasen überlässt. Da wir glaubten, dass derartige in die Oeffentlichkeit gebrachte Vorwürfe, wenn sie unwidersprochen bleiben, das Ansehen des Schulschiffsvereins, eines zwar sehr nützlichen aber s. Zt. bekanntlich stark angefochtenen Unternehmens, schädigen könnten, haben wir uns an den Vorsitzenden des Vereins, Herrn Professor Dr. Schilling-Bremen mit der Bitte um Aufklärung gewandt. Hierauf ist uns folgende Antwort zugegangen:

»Nach den bestehenden Vereinbarungen mit den unserem Verein angehörenden Rhedereien erhalten diese nach Abschluss des Jahres die Schiffsjungen als Leichtmatrosen an Bord ihrer Schiffe. Selbstverständlich müssen diese Leute nun in derselben Weise angestellt werden wie die übrige Schiffsmannschaft. Sofern also die Rhedereien nicht selbst anstellen, ist der naturgemässe Weg der, dass wir uns an diejenigen Heuerbaase wenden, welche für die betreffenden Schiffe die Anmusterung besorgen. Das Ansehen des Deutschen Schulschiffs-Verein bürgt hierbei selbstverständlich dafür, dass wir unsere Zöglinge nicht Heuerbaasen übergeben, auf welche die Bezeichnung »Landhaie« passt. Unter den Heuerbaasen giebt es doch, besonders nachdem der Staat und die Rhedereien deren Beaufsichtigung übernommen haben, eine Anzahl ehrenwerther und zuverlässiger Männer, denen die Vermittlung der Anmusterung übertragen werden kann, ohne dass dabei erhebliche Unkosten irgend welcher Art in Frage kämen. Es bleibt noch zu bemerken, dass die Schiffsjungen so lange auf dem Schulschiffe bleiben werden, bis sie für ein anderes Schiff angemustert sind, und selbstverständlich wird der Deutsche Schulschiffs-Verein nach jeder Richtung hin dafür sorgen, dass seine Zöglinge auch in Zukunft die Erziehung auf dem Schulschiffe als ein Glück für ihre fernere Laufbahn anzusehen haben.«

Durch diese Erklärung sind die Vorwürfe des socialistischen Blattes, soweit sie sich in diesem Zusammenhang gegen die Rhedereien und den Verein richteten, zwar zurückgewiesen, — aber Angriff und Entgegnung decken hier Verhältnisse auf, die nach unserer Meinung dringend der Abänderung bedürfen. Denn es geht daraus hervor, dass deutsche Rhedereien trotz der mit Opfern ins Leben gerufenen

Heuerbureaux in verschiedenen deutschen Hafenplätzen ihren Bedarf an Mannschaften noch bei Privatheuerbaasen decken. Das ist umsomehr zu bedauern, als durch die Verhandlungen der vom Hamburger Senat einberufenen Commission für die Prüfung der Arbeits-Verhältnisse im Hamburger Hafen, im Jahre 1897 nach dem grossen Hafenarbeiterstrike, die berufliche Thätigkeit der Heuerbaase nicht gerade in eine günstige Beleuchtung gestellt wurde. Auch sollten nach unserer Meinung die Rhedereien etwas mehr den Wünschen der Seeleute Rechnung tragen, die öffentlich, ohne Unterschied ihrer Stellung, der Anheuerung der Mannschaften durch private Heuerbaase ganz gewiss nicht das Wort gesprochen haben.

* * *

Als auf dem 33. Vereinstag des Deutschen Nautischen Vereins bei Besprechung des Themas »Befeuerung des Fehmarn-Belts« die Auslegung eines **Feuerschiffs bei Puttgaarden-Riff** durch den Vertreter der zuständigen preussischen Behörde in Aussicht gestellt wurde, ging ein Beifallsmurmeln durch den Sitzungssaal. Hatten doch sowohl der Deutsche Nautische Verein, wie hauptsächlich der Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine jahrelang vergeblich die Nothwendigkeit eines Feuerschiffs im Fehmarnbelt nachzuweisen gesucht. Während also die officielle Erklärung als das Resultat der Bemühungen nautischer Kreise mit Genugthuung aufgefasst werden konnte, waren die Mitglieder, gewitzigt durch frühere Erfahrungen, doch weit davon entfernt, zu glauben, dass die schönen Worte der Regierung u m g e h e n d in die That umgesetzt werden würden. Welche angenehme Enttäuschung wird aber beim Lesen der letzten »Nachrichten für Seefahrer« unter den Zweiflern (zu denen auch der Schreiber dieser Zeilen gehörte) Platz greifen, wenn sie die Mittheilung finden, dass laut Bekanntmachung des Regierungs-Präsidenten in Schleswig, in nächster Zeit auf 54° 34' 24" N.-Br. und 11° 6' 30" O.-Lg. ein Feuerschiff im Fehmarn-Belt ausgelegt werden soll. Der angegebene geographische Ort liegt in der Kreuzpeilung mw. SW von Markelsdorfer Huk und NNW½W von der Heultonne bei Puttgaarden-Riff. Dass ein solches Seezeichen die Sicherheit der Navigation im Belt erheblich erhöhen wird, bedarf nach den vorstehenden Worten wohl kaum noch besonders betheuert zu werden.

* * *

Was hier schon Ende v. J. als Gerücht registrirt wurde, scheint nun zur That zu werden: der **Engländer** baut einen **neuen Schnelldampfer**, einen Rivalen für »Deutschland«, »Kaiser Wilhelm der Grosse« und »KronprinzWilhelm«. Das ist insofern sehr bemerkenswerth, als englische Fachzeitschriften bisher stets die Ansicht vertraten, es komme englischen Rhedern nicht darauf an, über die schnellsten, sondern über die rentabelsten Schiffe zu verfügen. Wobei das grosse Publikum denken soll, dass schnelle Schiffe für ihre Eigenthümer statt mit pecuniärem Nutzen mit Unterbilanz verbunden sind. Nebenbei eine Auffassung, die in eingeweihten Kreisen nur belächelt wird. Aber einerlei, mit diesen Argumenten ist lange in der englischen Rhedern nahestehenden bei Presse operirt worden. Heute wo die Cunard-Linie einer Clydewerft einen Riesen-Schnelldampfer bereits in Bauauftrag gegeben haben soll, wird diese Frontänderung durch die seit einem Jahre erheblich verminderten Baukosten zu erklären versucht. Der neue Dampfer, dessen Werth, trotz jener Aeusserung, immerhin auf 15 Millionen Mark geschätzt wird, soll mit Heizung für Oel und Turbineneinrichtung versehen werden und drei Schornsteine führen.

* * *

Laut amtlicher Bekanntmachung ist vor Kurzem der **Hafen von Morelos** an der Ostküste der mexikanischen Halbinsel eröffnet worden. Derselbe liegt in einer prächtigen Bucht, während der bisher benutzte Hafen von Progreso nur eine offene Rhede ist, welche den in ihr eingelaufenen Schiffen nicht immer den gewünschten Schutz gewährt. Es ist kein Zweifel, dass Morelos als Handelshafen Zukunft hat und nach der Eröffnung des Nicaragua-Canals ein guter Zufluchtshafen werden wird.

Das neue Nautische Jahrbuch.

Vom Jahre 1903 an wird das vom Reichsamte des Innern herausgegebene »Nautische Jahrbuch« in wesentlich anderer Gestalt erscheinen, was schon äusserlich durch den grösseren Umfang des Buches in die Augen fällt. Es ist daher wohl angezeigt, schon jetzt an dieser Stelle auf die Abweichungen des neuen Jahrganges hinzuweisen, damit der in der Praxis stehende Schiffsführer sich rechtzeitig damit vertraut machen kann.

Das Aufblühen der nautischen Wissenschaft in den letzten Jahren und zwar einerseits die Vermehrung der Methoden der astronomischen Ortsbestimmung auf See, andererseits die Kritik, die die Wissenschaft an dem Genauigkeitsgrad nautischer Rechnungen geübt hat, sind die Veranlassung zu den vorgenommenen Aenderungen des Nautischen Jahrbuches geworden. Das Hauptverdienst für das Zustandekommen desselben gebührt dem Reichsinspector für die Seeschiffer- pp. Prüfungen, Herrn Geheimrath Dr. Schrader, der im Jahre 1899 die Anregung zu einer Aenderung gab und Vorschläge dazu machte, die in einer nautischen Fachconferenz, in der die Directoren sämmtlicher Navigationsschulen, wie auch Vertreter der Kaiserl. Marine sassen, durchberathen und mit einigen Aenderungen angenommen wurden.

Wenn auch die Sonne nach wie vor das Haupt-Beobachtungsgestirn für den Seemann bleibt, so haben doch in neuerer Zeit auch die übrigen Gestirne — der Mond, die Planeten und die Fixsterne — an Bedeutung für die astronomische Orts-Bestimmung gewonnen. Diesem Umstande Rechnung tragend, hat man für die künftigen Jahre die Ephemeriden wenigstens des Mondes und der Fixsterne geändert. Während bisher die Gerade Aufsteigung und die Abweichung des Mondes für jede dritte Stunde der mittleren Greenwicher Zeit angegeben war, werden diese Elemente künftighin, wie es im Nautical Almanac geschieht, für jede volle Stunde angegeben, wodurch die Arbeit des Einschaltens nicht unwesentlich erleichtert wird. Es sei bei dieser Gelegenheit gleich darauf hingewiesen, dass bei diesen Grössen fernerhin nicht mehr wie bisher die Aenderung in zehn Minuten, sondern in einer Minute angegeben ist, worauf man beim Einschalten zu achten hat. Man findet fortan die Verbesserung dieser Grössen, indem man die im Jahrbuche angegebene »Aenderung in 1m« mit der Anzahl der überschüssigen Minuten der mittleren Greenwicher Zeit multiplicirt.

Die Ephemeriden der Planeten weisen gegen früher keine wesentlichen Aenderungen auf, nur sind die »Verfinsterungen der Jupiters-Trabanten« — die auf See so gut wie nie beobachtet werden — nicht mehr bei den einzelnen Monaten, sondern hinter diesen (Seite 218—223) angegeben.

Die Zahl der in das Jahrbuch aufgenommenen Fixsterne ist ungefähr verdoppelt, indem alle Gestirne bis zur dritten Grössenclasse und in sternarmen Gegenden einige noch lichtschwächere aufgenommen sind. Ob diese Vergrösserung der Zahl der Fixsterne eine wesentliche Verbesserung des Jahrbuches bedeutet, soll dahingestellt bleiben. Ein ausführlicheres Sternverzeichniss zur Verfügung zu haben, kann ja gewiss unter Umständen angenehm sein, im allgemeinen benutzt man auf See aber nur eine sehr beschränkte Anzahl von Fixsternen, und diese sind dann in dem grossen Verzeichniss schlechter aufzufinden. Es wird sich daher in Zukunft mehr noch als bisher empfehlen, diejenigen Gestirne, deren man sich besonders zur Ortsbestimmung zu bedienen pflegt, durch Unterstreichen oder auf andere Weise kenntlich zu machen. Im allgemeinen ist die Gerade Aufsteigung und die Abweichung der Gestirne für jeden 20. Tag angegeben (bisher für jeden zehnten), nur für den Nordstern und für den Stern σ Octantis (den südlichen Polarstern) sind diese Grössen für jeden zweiten Tag aufgeführt. Ausser bei der Benutzung dieser beiden Gestirne genügt es auf See fast immer die mittleren Oerter der Fixsterne (Seite 224—227) zu verwenden. Auch in der Bezeichnung der Grössenclasse der Fixsterne ist eine Aenderung eingetreten, indem die in der Astronomie jetzt gebräuchliche Bezeichnung gewählt worden ist; die hellsten Fixsterne haben in dieser Bezeichnungsweise eine negative Grösse. Man vergleiche dazu die Erklärung des nautischen Jahrbuches. Die Angaben über Sternbedeckungen sind unverändert geblieben.

Auch die auf die Sonne bezüglichen Angaben des Nautischen Jahrbuchs haben einige Aenderungen erfahren; von besonderer Wichtigkeit ist die veränderte Anordnung der betreffenden Grössen, die zwar wie bisher auf den Seiten I und II eines jeden Monats zu finden, im übrigen aber in anderer Reihenfolge angeführt sind. Die Seite I eines jeden Monats enthält von links nach rechts die folgenden Spalten: Jahrestag, Wochentag und Datum, Halbmesser der Sonne, Gerade Aufsteigung der Sonne nebst ihrer stündlichen Aenderung, Abweichung der Sonne nebst ihrer stündlichen Aenderung, Zeitgleichung nebst ihrer stündlichen Aenderung und schliesslich die Sternzeit oder Gerade Aufsteigung der mittleren Sonne. Es ist also die »Abweichung der Sonne« im wahren Greenwicher Mittage von der Seite I verschwunden und es sind dafür die Spalten »Halbmesser« und »Sternzeit«, die früher auf Seite II standen, auf Seite I hinüber genommen. Es verdient noch hervorgehoben zu werden, dass die zum Einschalten dienende Grösse: »stündliche Aenderung« nicht mehr in einer besonderen Spalte steht, sondern mit dem bezüglichen Werthe zu einer Spalte vereinigt ist.

Die Seite II enthält an erster Stelle die Abweichung im wahren Greenwicher Mittage und als eine Neuerung hierzu die Aenderung für 1° West-Länge. Diese Aenderung kann dazu benutzt werden, die Abweichung der Sonne bei einer Mittagsbreite zu bestimmen. Man kann nämlich hierbei die Verbesserung der Abweichung finden, indem man die angegebene Aenderung mit der Anzahl der Längengrade multiplicirt; das Zeichen mit dem diese Verbesserung an den Mittagswerth anzubringen ist, ist für West-Länge im Jahrbuche angegeben, für Ost-Länge ist das entgegengesetzte Zeichen zu verwenden. Es genügt hierbei die angegebene Aenderung auf drei Stellen abzurunden.

Als neue Grösse ist auf dieser Seite die »mittlere Ortszeit des Meridiandurchgangs der Sonne in Greenwich und Aenderung für 1° Länge« angegeben. Sie dient zur Bestimmung der mittleren Ortszeit der Sonnenculmination und ist eigentlich nur für die Zeitbestimmung aus gleichen Sonnenhöhen bestimmt, für den Seemann also im allgemeinen ohne grosse Bedeutung.

Die darauf folgende Spalte der »Mittleren Ortszeit des Meridiandurchganges des Mondes in

Greenwich« ist insofern gegen früher geändert worden, als auch die Aenderung für 1° Länge an Stelle der Aenderung für 1 h Länge angegeben ist. Um demnach die Culminationszeit des Mondes für Länge zu verbessern, hat man fortan die im Jahrbuch angegebene Aenderung mit der Anzahl der Längengrade zu multipliciren. Im übrigen ist genau so zu verfahren wie früher.

Die darauf folgenden Werthe des Halbmessers und der Horizontal-Parallaxe des Mondes weisen gegen früher keine Veränderungen auf.

Ein wesentlicher Unterschied zwischen dem bisherigen Jahrbuche und dem neuen besteht in dem Genauigkeitsgrade, mit dem die verschiedenen Werthe im Jahrbuch aufgeführt sind. Bisher waren alle Grössen, die in Zeitmaass angegeben waren (wie die Gerade Aufsteigung und die Zeitgleichung) auf zehntel Secunden, alle Grössen, die in Gradmaass angegeben waren (wie die Abweichung) auf ganze Bogen-Secunden angeführt. Fortan ist die zehntel Zeitsecunde vollständig aus dem Jahrbuche verschwunden, während die Bogensecunde nur bei denjenigen Werthen beibehalten ist, die bei der Berechnung der Monddistanzen Verwendung finden; alle anderen in Bogenmaass ausgedrückten Werthe, so vor allen Dingen die Abweichungen sind auf zehntel Bogenminuten angegeben. Der Seemann wird diese Neuerung mit Dank annehmen, denn ihm erschien die übergrosse Genauigkeit der Jahrbuchgrössen bisher stets als nutzloser Ballast. Die Erleichterung, die das Einschalten der Jahrbuchgrössen fortan bieten wird, wird ihm allein die kleine Mühe reichlich lohnen, die mit der Gewöhnung an die neue Form des Jahrbuches verbunden sein wird.

Um diejenigen, die noch keine Gelegenheit gehabt haben, das neue Jahrbuch einzusehen, mit den wichtigsten Aenderungen schon jetzt vertraut zu machen und sie in dasselbe einzuführen, mögen hier von den Seiten I und II, die den Seemann ohne Frage am meisten interessiren, kleine Proben abgedruckt werden, an denen man die ändernde und bessernde Hand sofort erkennt. Wir wählen hierzu die ersten 6 Tage des Monats Juni 1903.

I

Jahrestag	Wochentag und Datum	Juni 1903. Mittlerer Greenwicher Mittag. Sonne. Halbmesser.	Ger. Aufsteigung und stündl. Aenderung	Abweichung und stündl. Aenderung + Nord.	Zeitgleichung und stündliche Aenderung. — Von der wahren Zeit zu subtrahiren. + Zu der wahren Zeit zu addiren.	Sternzeit oder Gerade Aufsteigung der mittleren Sonne.
		′ ″	h m s s	° ′ ″	m s s	h m s
152	Montag 1	15 48	4 32 38 10,2	+ 21 55,8 0,35	— 2 33 0,4	4 35 11
153	Dienstag 2	15 48	4 36 43 10,2	+ 22 4,2 0,31	— 2 24 0,4	4 39 7
154	Mittwoch 3	15 47	4 40 49 10,3	+ 22 12,1 0,31	— 2 15 0,4	4 43 4
155	Donnerstag 4	15 47	4 44 55 10,3	+ 22 19,6 0,30	— 2 5 0,4	4 47 0
156	Freitag 5	15 47	4 49 2 10,3	+ 22 26,8 0,28	— 1 55 0,4	4 50 57
157	Sonnabend 6	15 47	4 53 8 10,3	+ 22 33,6 0,26	— 1 45 0,4	4 54 53

II

Wochentag u. Datum	Sonne. Juni 1903. Abweichung im wahren Gr. Mittage und Aenderung für 1° West-Länge + Nord		Mittlere Ortszeit des Meridian-Durchgangs in Greenwich und Aenderung für 1° Länge ☉		Mond. Halbmesser ☾		Hor. Parallaxe ☾ Mittl. Greenwicher	
					Mittag	Mitternacht	Mittag	Mitternacht
	° ′	′	23 h m s s	h m m	′ ″	′ ″	′ ″	′ ″
M. 1	+ 21 55,8	+ 0,057	57 27,3 0,024	5 24,2 0,142	16 10	16 5	59 14	58 55
D. 2	+ 22 4,1	+ 0,028	57 36,1 0,025	6 15,4 0,137	16 0	15 54	58 36	58 17
M. 3	+ 22 12,1	+ 0,015	57 45,3 0,026	7 4,8 0,134	15 49	15 44	57 57	57 38
D. 4	+ 22 19,6	+ 0,034	57 54,8 0,027	7 53,0 0,133	15 39	15 34	57 19	57 1
F. 5	+ 22 26,8	+ 0,093	58 4,7 0,028	8 40,8 0,143	15 29	15 24	56 44	56 27
S. 6	+ 22 33,6	+ 0,013	58 15,0 0,029	9 28,6 0,134	15 20	15 16	56 11	55 55

Es erübrigt nun noch, die Aenderungen zu besprechen, die in den dem Nautischen Jahrbuche angehängten Tafeln vorgenommen sind.

Als eine erste wesentliche Verbesserung ist die neue Tafel 2: »Bestimmung der Breite aus der Höhe des Polarsternes« zu nennen. Nicht nur, dass die Anordnung der Tafel eine ungleich glücklichere ist, auch die Werthe der drei an die Höhe des Nordsternes anzubringenden Berichtigungen sind so geschickt ausgewählt, dass es auf See jederzeit unbedenklich gestattet ist, die zweite und dritte Berichtigung überhaupt zu vernachlässigen. Der dadurch entstehende Fehler wird in den für die Schiffahrt hauptsächlich in Betracht kommenden Breiten stets nur ein Bruchtheil einer Minute sein.

Auch die Tafeln 3 und 4, die zur Verwandlung der mittleren Zeit in Sternzeit und umgekehrt dienen, sind anders angeordnet. Der Seemann gebraucht fast nur die erste dieser Tafeln, die gewöhnlich zur Verbesserung der Geraden Aufsteigung der mittleren Sonne dient. In der neuen Gestalt giebt die Tafel die ganze Verbesserung sofort mit einem Blick. Man sucht die mittlere Greenwicher Zeit in der Tafel auf und entnimmt die Verbesserung aus dem Kopfe und dem Rande.

Die Tafeln V und VI des bisherigen Jahrbuches sind in Wegfall gekommen, die übrigen Tafeln sind im wesentlichen unverändert geblieben.

Jedem Schiffsführer ist angelegentlichst der Rath zu ertheilen, sich vor Beginn des Jahres 1903 mit der Einrichtung des neuen Jahrbuchs vertraut zu machen. Ist erst die Zeit des Uebergangs vorüber, so wird jeder — dessen sind wir gewiss — die Vorzüge des neuen Werkes willig und mit Freuden anerkennen.

F.

Das holländische Leuchtfeuerwesen.

Schreiber dieser Zeilen möchte sich erlauben, da derselbe mit den Strom- und Leuchtfeuer-Verhältnissen an der holländischen Küste bekannt ist, ein Wort in dieser Sache an die Oeffentlichkeit zu bringen.

Seit Jahren schon fahre ich regelmässig zwischen Hamburg und Rotterdam und habe des Oefteren schon die Erfahrung gemacht, dass das Feuer von Scheveningen seinen Zweck durchaus nicht erfüllt. Das Feuer soll freilich bei klarem Wetter ca. 18 sm laut Feuerbuch zu sehen sein, aber wann ist wohl an der holländischen Küste ganz klares Wetter? Selten oder nie!

Bei diesigem Wetter habe ich mich schon öfters auf 2—3 sm heran gelothet und dann dort in 7—8 Faden geankert, aber vom Feuer war keine Spur zu sehen. Ueber die Feuer von Noordwijk und Rotwijk, die überhaupt nur auf 8 sm sichtbar sind, will ich kein Wort weiter verlieren. Was die Strom-Verhältnisse an der holländischen Küste betrifft, so möchte ich nur erwähnen, dass sie gewöhnlich nicht genug von Schiffen, die von langer Reise kommen, in Betracht gezogen werden.

Aus meiner Erfahrung kann ich behaupten, dass der Strom bei westlichen Winden stets an die Küste heransetzt, und umso mehr, je steifer der westliche Wind ist.

Der Curs von der Gastonne am Neuen Waterweg bis zum Haaks-Feuerschiff ist mw. NNO $^1/_4$ O, doch muss ich bei steifen westlichen Winden NzO$^1/_2$O ja sogar NzO steuern, um nur das Haaks-Feuerschiff zu machen.

Welcher Capitän eines transatlantischen Dampfers rechnet wohl auf solche Stromversetzung?

Nun wird man sagen können, wenn ich auf mein Loth passe, dann kann ich an der holländischen Küste nicht stranden!

Freilich von Scheveningen bis südlich von den Haaks-Sänden kann ich, wenn ich auf das Loth achte, meinen Abstand von Land ungefähr schätzen, aber bei den Haaks ist dieses unmöglich. Westlich vom Haaks-Feuerschiff lothet man 26 m und dicht an den Haaks-Sänden auch 26 m: das Feuer von Bykduin ist ein weisses festes Feuer, und so miserabel wie es nur sein kann, obschon es laut Feuerbuch 20 sm sichtbar sein soll. Zu sehen bekommt man es selten oder nie. Wer es schliesslich doch gewahr wird, hält es für das Feuer eines Hafen-Dampfers oder sogar für das Licht eines Fischers. Das ist kein Scherz, sondern leider eine Thatsache!

Die jetzige Befeuerung der holländischen Küste hat sich längst überlebt und entspricht in keiner Weise den Ansprüchen der gegenwärtigen Verhältnisse. Meines Erachtens müssten die Regierungen der seefahrttreibenden Nationen auf die holländische Regierung einwirken, damit diese, die für die Jetztzeit haltlosen Leuchtfeuer-Verhältnisse schleunigst einer eingehenden Revision unterzieht. Wenn ich ausspreche, dass Strandungen, wie D. S. »Offenbach«, vermieden worden wären, wenn das holländische Leuchtfeuerwesen auf der Höhe stände, so wiederhole ich nur, was von allen Seiten, auch selbst von Holländern behauptet wird. Auch wäre es sehr zu empfehlen, auf Scheveningen ein zeitgemässes kräftiges Nebelhorn zu errichten.

J. Lorenzen,
Führer des D. S. »Rhein«.

IX. Verbandstag
des
Verbandes Deutscher SeeschifferVereine
am 3. und 4. März 1902.*)

I. Tag.

Die Versammlung wird durch Herrn Schroedter-Hamburg mit einer Begrüssung der Regierungsvertreter, der Gäste und Mitglieder eingeleitet und die Erwartung ausgesprochen, dass die zu fassenden Beschlüsse zu den einzelnen Gegenständen im Sinne der Wünsche deutscher Capitäne und Schiffsofficiere ausfallen mögen, ohne den Interessen der deutschen Seeschiffahrt zu widersprechen. Hieran schliessend, feiert der Vorsitzende den Kaiser als den weitblickenden Protector und Förderer sowohl der deutschen Kriegs- wie der Handelsmarine und hebt besonders hervor, dass die sociale Stellung deutscher Capitäne und Schiffsofficiere dadurch gehoben sei, weil verschiedene Träger ihres Standes durch den Monarchen öffentlich ausgezeichnet seien. Diesen Worten, welche in einem Hoch auf Se. Majestät ausklingen, folgt die Berichterstattung über die Thätigkeit des geschäftsführenden Vereins während des letzten Jahres. Nachdem der Vorsitzende dann noch an die Zusammenkünfte aus Anlass der im verflossenen Jahre abgehaltenen Jubelfeiern des Bremerhavener Seeschiffer-Vereins und der Lübecker Schiffergesellschaft erinnert und deren Bedeutung für ein erspriessliches Zusammenarbeiten der Mitglieder aller Einzelvereine hervorgehoben hat, wird der Danziger Seeschiffer-Verein einstimmig als Mitglied des Verbandes aufgenommen.

Zum Vorsitzenden des Verbandstages wird sodann Herr Schroedter-Hamburg und zum geschäftsführenden Verein der Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg gewählt.

Ruder-Commando. Der Referent, Herr Navigationslehrer Prahm-Bremerhaven, streift zunächst kurz die Geschichte der Ruder-Commandofrage bis zum Beschluss des Vereins der Rheder des Unterwesergebietes und zerlegt, um die Wirkung eines neuen Ruder-Commandos nachzuweisen, die Schiffe der Handelsmarine in drei verschiedene Gruppen, bei deren erster, nämlich bei grossen Dampfern, die Einführung des Marine-Commandos nicht im Entferntesten mit den Schwierigkeiten verbunden sei, wie auf kleinen Dampfern oder Segelschiffen. Gestützt auf mannigfache Beweise aus der seemännischen Praxis sucht Redner diese Behauptung zu beweisen. Seine ausführlichen Darlegungen gipfeln in folgendem Antrag, den er im Namen des Seeschiffer-Vereins »Weser«, Bremerhaven, stellt:

(1) *„Der Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine hält die Einführung des Ruder-Commandos „Rechts" und „Links" als ein einheitliches Commando auf allen Schiffen der deutschen Handelsflotte für unbedingt nothwendig und ersucht sämmtliche Rhedereien Deutschlands dasselbe vom 1. Juli 1902 ab auf ihren Schiffen einzuführen."*

Der Correferent, Herr Capt. Benning-Stettin theilt mit, dass sich in seinem Verein eine schwache Majorität für »Rechts« und »Links« gefunden habe, desshalb trete er, als Sprechorgan des Vereins, für dieses Commando ein, auch wenn es nur als Uebergang zum Marine-Ruder-Commando aufgefasst werde.

Herr Capt. Bendfeldt-Lübeck stellt sich unter dem Ausdruck des Bedauerns über die noch immer bestehende Uneinigkeit in der Ruder-Commandofrage, auf den Standpunkt des Referenten. — Herr Capt. z. See Schmidt weist darauf hin, dass er mit dem alten Ruder-Commando (Steuerbord — Backbord im entgegengesetzten Sinne) gross geworden sei und trotzdem habe für ihn s. Z. die Einführung des sinngemässen Commandos absolut keine Schwierigkeiten gehabt. Redner tritt gegen die Einführung von »Rechts« und »Links« in der Kaiserlichen Marine auf, weil dann Verwechslungen mit anderen Commandos unausbleiblich werden. — Herr Capt. Leithäuser tritt ebenso lebhaft für »Rechts« und »Links« ein wie Herr Navigationslehrer Lüning-Flensburg für das Marine-Ruder-Commando. Weiterhin sprechen noch für »Rechts« und »Links« der Referent und Capt. Seeth-Hamburg, während Capt. Benning-Stettin, indem er seine persönliche Ansicht kund giebt, das Marine-Commando warm befürwortet. — Herr Geh. Rath v. Jonquières stellt Vergleiche zwischen beiden vorgeschlagenen Commandoworten, die zu Gunsten des Marine-Ruder-Commandos ausfallen. Er giebt zu erwägen, »Rechts« und »Links« nur als Uebergangs-Commando aufzufassen. Weiterhin erwähnt Redner noch den früheren Standpunkt des Verbandes, der im Sinne des Marine-Ruder-Commandos lautete.

Herr Capt. Leithäuser reicht folgenden Antrag ein:

(2) »Der Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine bittet die Hohe Reichsregierung in einem internationalen maritimen Congress internationale Ruder-Commandoworte in Vorschlag zu bringen.«

Der Vorsitzende erklärt, unter Hinweis auf die Ausführungen des Herrn Geh. Rath v. Jonquières, den gegen früher veränderten Standpunkt der meisten Mitglieder damit, dass heute, veranlasst durch den Beschluss des Rhedereivereins an der Unterweser, bereits 444 deutsche Handelsschiffe »Rechts« und »Links« commandiren, und desshalb Aussicht bestehe, auch die übrigen Rhedereien für dieses Commando zu gewinnen, wenn die deutschen Capitäne ihre Zustimmung zu »Rechts« und »Links« nachdrücklich aussprechen. Herr Director Schulze-Hamburg, als Vertreter des Vereins Hamburger Assecuradeure, weist darauf hin, dass verschiedene Ruder-Commandos, weil sie Anlass zu Verwechselungen geben, die Assecuradeure zur Prämienerhöhung zwingen könnten; im Interesse der Sicherheit der Navigation tritt Redner für »Rechts« und »Links« ein. — Vom Correferenten ist inzwischen folgender Antrag eingegangen:

(3) »Der Seeschiffer-Verein Stettin beantragt als Ruder-Commando die Worte »Rechts« und »Links« zu gebrauchen bis event. eine Einigung für das sinngemässe »Backbord« und »Steuerbord erzielt sei.«

Zur Sache sprechen noch die Herren Capt. z. See Schmidt, Capt. Opitz-Hamburg, Director Schulze, Capt. Leithäuser, Navigationslehrer Lüning und der Referent. Ein Antrag Voss auf Abstimmung nach Vereinen wird angenommen. Das Abstimmungsresultat ergiebt Annahme des Antrages 1 mit allen gegen den Flensburger Verein und Ablehnung der Anträge 2 und 3.

Localverordnung für die Elbe. Der Referent, Herr Capt. Seeth-Hamburg, weist auf die verschiedenen bereits über diesen Gegenstand gepflogenen Berathungen hin, deren Beschlüsse in Form von Eingaben an die Hamburgische Deputation für Handel und Schiffahrt, resultatlos verlaufen seien. Des Weiteren geht Redner auf die Aeusserung des Commandanten von S. M. S. »Pfeil« ein (siehe Seite 108. D. R.) und erwähnt mehrere mit erheblichen Kosten verbundene Seeunfälle auf der Elbe, die wegen Mangel einer Localverordnung entstanden sind, um zum Schluss, nachdem er die Einführung einer Verordnung als dringend nothwendig befürwortet hat, folgenden Antrag zu stellen:

---

*) Die obenstehenden Mittheilungen über die Verhandlungen des Verbandstages sind nur als vorläufiger Bericht aufzufassen; eine ausführliche Darstellung wird den Mitgliedern durch die spätere Veröffentlichung der stenographischen Aufzeichnungen zu Theil werden.

Anmerkung. Die vom Vereinstage angenommenen Anträge sind in Cursivschrift wiedergegeben. D. R.

„Der Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine richtet an die Königl. Preussische und an die Hamburgische Regierung die dringende Bitte, die Sicherheit der Navigation auf der Unterelbe dadurch zu erhöhen, 1) dass das Ankern von Schiffen in der Richtungslinie der Leitfeuer verboten werde und 2) dass Schiffe resp. Schleppzüge von weniger als 3 m Tiefgang zum Ausweichen tiefer liegender Schiffe verpflichtet werden, wenn diese durch noch näher zu bestimmende Signale andeuten, dass ein Ausweichen ihrerseits mit Gefahr für sie oder andere Fahrzeuge verbunden ist."

Herr Navigationslehrer Lüning-Flensburg unterstützt den Antrag und weist u. A. auch darauf hin, dass kleinere Schiffe zweifellos viel manövrirfähiger als grosse sind. In ähnlicher Weise äussert sich Herr Capt. Leithäuser. Herr Capt. z. See Schmidt erwähnt, unter Beifall der Versammlung, dass die Kaiserliche Marine dem Antrage nicht nur sympathisch gegenüberstehe, sondern gleich den Vorrednern eine Localverordnung für erwünscht halte. Das Reichs-Marineamt habe bereits einen Commissar mit dem Auftrag ernannt, sich mit der Hamburgischen Regierung bezüglich dieser Frage ins Einvernehmen zu stellen. — Herr Director Schulze-Hamburg, der sich erfreut über diese officielle Kundgebung äussert, bemerkt, dass der Verein Hamburger Assecuradeure gleichfalls eine diesbezügliche Eingabe an die Deputation für Handel und Schiffahrt gemacht habe. Zum Gegenstand, ausnahmslos im zustimmenden Sinne, äussern sich noch die Herren Geh. Rath Donner, Capt. Prahm und der Referent, dessen Antrag einstimmig angenommen wird.

Glockenleuchtboje auf der Nordsteenbank bei Westkapelle. Der Referent, Herr Navigationslehrer Prahm-Bremerhaven begründet die Nothwendigkeit der Auslegung einer Boje im Interesse des durch deutsche Schiffe vermittelten nicht unbedeutenden Verkehrs nach der Schelde und stellt folgenden Antrag:

„Der Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine wolle eine hohe Reichsregierung ersuchen, bei der niederländischen Regierung dahin vorstellig zu werden, dass die zwischen der Nord- und Süd-Steenbank liegende schwarze Tonne gegen eine automatische Glockenleuchtboje — oder besser noch durch Auslegung eines Feuerschiffs) — ausgetauscht werde."*

Der Correferent, Herr Capt. Bendfeldt-Lübeck schliesst sich den Ausführungen des Vorredners an. Herr Geh. Rath Donner theilt mit, die Regierung habe sich bereits mit den niederländischen Behörden betreffs dieser Sache ins Einvernehmen gesetzt und statt einer Leuchtboje, ein Feuerschiff in Vorschlag gebracht. — Herr Capt. Benning-Stettin befürwortet, als Kenner der Fahrt nach der Schelde, dringend eine bessere Befeuerung. Der Antrag Prahm wird darauf einstimmig angenommen.

Vorzeitiges Einziehen des Feuerschiffs auf Adlergrund. Herr Capt. Engelmann-Stettin begründet als Referent seinen Standpunkt und stellt folgenden Antrag:

„Der Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine wolle bei der hohen Reichsregierung dahin vorstellig werden, dass im Reichstage Mittel zur Verfügung gestellt werden, für ein Reserve-Feuerschiff auf Adlergrund und Leuchtbojen sowie Arbeitsdampfer zur Auslegung derselben."

Herr Capt. z. See Schmidt theilt mit, dass die Mittel für ein Reserve-Feuerschiff bei Adlergrund und Stollergrund bewilligt sind. Im Uebrigen mahnt Redner zur Maasshaltung in den Forderungen, da die Regierung wegen mangelnder Mittel nicht in der Lage sei, alle Wünsche zu berücksichtigen. Dieses sei nur zu erreichen, wenn sowohl die Mitglieder des Reichstages wie der Einzellandtage von der Nothwendigkeit einer besseren Befeuerung der deutschen Küste überzeugt würden, damit von ihrer Seite aus, der Reichsregierung die erforderlichen Mittel zur Verfügung gestellt werden könnten. — Der Antrag Engelmann wird hierauf einstimmig angenommen.

Befeuerung der Oderbank. Der Referent, Herr Capt. Benning-Stettin stellt, nachdem er die Nothwendigkeit seiner Forderung eingehend begründet hat, folgenden Antrag:

„Der Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine stellt an die verschiedenen Reichstagsfractionen den Antrag, einen besonderen Etat aufzustellen. — unabhängig vom militärischen Etat des Reichs-Marine-Amts — in welchem die Mittel bewilligt werden, die nöthig sind für die öffentliche Sicherheit der Schiffahrt; Leuchtfeuer, Feuerschiffe, Bezeichnung von Wracks und Betonnung der deutschen Küstengewässer. Der Verband weiss sehr wohl, dass durch Verwirklichung dieses Antrages in die Hoheitsrechte der einzelnen Bundesstaaten eingegriffen wird, er bittet aber dennoch um Berücksichtigung seiner Anregung."

Der Antrag, welcher von den Herren Capt. Steffen-Lübeck und Capt. Engelmann lebhaft unterstützt wird, findet einstimmige Annahme.

Ausbildung der Schiffsköche.*) Der Referent, Herr Navigationslehrer Lüning, schlägt unter näherer Begründung seines Standpunktes eine Ausbildung der Schiffsköche in den Seemannshäusern der grösseren Hafenstädte vor.

Herr Capt. Opitz-Hamburg, indem er über das ungünstige Ergebniss einer Kochschule in Hamburg berichtet, bekämpft die Anregung des Referenten. Es knüpft sich daran eine lebhafte Debatte, an der die Herren Lüning, Opitz, Voss und Leithäuser theilnehmen. Der Letztere reicht folgenden Antrag ein:

(1) »Der Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine schlägt für eine einheitliche Speisetaxe die Verabreichung einer täglichen Ration Citronensaft vor, nicht als Medicament sondern als gesundheitsförderndes Vorbeugungsmittel gegen Skorbut.«

Vom Referenten ist inzwischen folgender näher begründeter Antrag eingegangen:

(2) »Der Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine hält eine bessere Ausbildung der Schiffsköche für dringend nothwendig und regt an, dass auf den Schulschiffen Gelegenheit zur Ausbildung von Schiffsköchen gegeben werde.«

Herr Capt. Opitz spricht sich gegen den Antrag Leithäuser aus, dessen Forderungen bereits Berücksichtigung finden, auch bekämpft er den Antrag Lüning. Es entspinnt sich hierauf eine sehr lebhafte Auseinandersetzung, an der sich betheiligen, der Vorsitzende, Capt. Opitz, Capt. Leithäuser, der Referent und Capt. Voss, der folgenden näher von ihm begründeten Antrag stellt:

(3) *„Der Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine hält eine Ausbildung von Schiffsköchen sowohl im Interesse der Seeleute wie der Rheder ebenso wünschenswerth wie nothwendig und er hofft die betheiligten Kreise werden Mittel und Wege finden, diesen Wunsch zu erfüllen."*

Unter Ablehnung der Anträge 1 und 2 wird Antrag 3 angenommen.**)

---

*) Dieser Zwischensatz ist erst später auf Veranlassung von Herrn Geh. Rath Donner eingefügt.

*) Auf eine Bemerkung des Herren Referenten, der seine Verwunderung darüber ausdrückt, dass dem Flensburger Verein das Referat übergeben sei, tritt die Versammlung auf Anregung des Vorsitzenden zunächst in eine längere Geschäftsordnungsdebatte ein.

**) Hiermit war die officielle Besprechung am ersten Tage erschöpft und die Versammlung beschäftigte sich in interner Sitzung mit Abänderungsvorschlägen zum Statut zur Geschäftsordnung und zum Thema »Eine event. Erweiterung der Verbandes.« D. R.

II. Tag.

Im Anschluss an die Tags vorher gepflogenen Berathungen zum Gegenstand »**Ausbildung der Schiffsköche**« nimmt Herr Director Schauseil-Hamburg das Wort zu folgender Erklärung: »Die See-Berufsgenossenschaft ist von der Wichtigkeit einer guten Ausbildung der Schiffsköche überzeugt und verspricht sich grade von einer glücklichen Lösung dieser Frage besondere günstige Erfolge in ihrem Bestreben zur Verhütung von Krankheiten. Der Erfüllung dieses Wunsches kann die See-Berufsgenossenschaft jedoch erst näher treten, sobald die Invaliden-, Wittwen- und Waisen-Versicherungscasse der See-Berufsgenossenschaft ins Leben getreten ist.« Im Namen des Vorstandes der See-Berufsgenossenschaft ist Redner zu der Erklärung ermächtigt, dass nach Inkrafttreten der erwähnten Versicherungscasse eine der ersten Maassnahmen der See-Berufsgenossenschaft sein wird, der Ausbildung der Schiffsköche näher zu treten.

Dieser sehr beifällig aufgenommenen Erklärung, folgt von Herrn Director Schauseil, auf Anfrage des Vorsitzenden, eine Mittheilung über den gegenwärtigen Stand der Wittwen-Casse. Er gab die Erklärung ab, dass die Satzungen der auf Grund des § 11 des Invalidenversicherungsgesetzes zu errichtenden Invaliden-, Wittwen- und Waisen-Versicherungscasse der See-Berufsgenossenschaft bereits unter dem 15. November 1899 dem Bundesrath zur Genehmigung unterbreitet worden seien, dass diese Genehmigung bisher aber immer noch ausstehe, da Seitens des Reichsamts des Innern gegen die Höhe der im Satzungsentwurf vorgesehenen Beiträge Bedenken erhoben worden seien. Das Reichsamt des Innern wünsche nämlich mit Rücksicht auf die im Gesetz vorgesehene, im Falle einer etwaigen Leistungsunfähigkeit der zu schaffenden Casseneinrichtung eintretende Haftpflicht des Deutschen Reichs, dass die Berechnung der Beiträge sowohl für die Invaliden-Versicherung als auch für die Wittwen- und Waisen-Versorgung unter Zugrundelegung des Prämiendurchschnittsverfahrens, d. h. desjenigen Verfahrens zu erfolgen habe, bei dem von vornherein durch Beiträge der Werth aller Renten aufgebracht wird, welche die einzelnen Versicherten voraussichtlich zu beanspruchen haben werden. Demgegenüber vertrete der Vorstand der See-Berufsgenossenschaft den Standpunkt, dass dieses Prämiendurchschnittverfahren, welches naturgemäss eine grosse Capitalaufspeicherung im Gefolge habe, auf Grund der gesetzlichen Bestimmungen nur auf die eigentliche Invaliden-Versicherung Platz zu greifen, dass dagegen für die Wittwen- und Waisen-Versorgung ebenso wie bei der Unfallversicherung das Umlageverfahren einzutreten habe, d. h. dasjenige Verfahren, bei welchem keine Capitalreserven sondern lediglich der in jedem einzelnen Jahre zur Bestreitung der Lasten erforderlich gewesene Bedarf zu decken ist. Um für die weiterhin mit dem Reichsamte des Innern zu führenden Verhandlungen die erforderliche Grundlage zu schaffen, sei gegenwärtig im Auftrage der See-Berufsgenossenschaft ein Mathematiker mit der Erstattung eines Gutachtens darüber beschäftigt, welche Summe von den im Satzungsentwurf vorgesehenen jährlichen Beiträgen zur Bestreitung der Lasten der Invaliden-Versicherung unter Zugrundelegung des Prämiendurchschnittsverfahrens voraussichtlich werde absorbirt werden und welche Summe von diesen Beiträgen jährlich für Zwecke einer auf dem Umlageverfahren sich aufbauenden Wittwen- und Waisenversorgung zur Verfügung bleiben werde. Der Vorstand der See-Berufsgenossenschaft gebe sich der zuversichtlichen Hoffnung hin, dass eine Lösung der principiell wichtigen Streitfrage sich werde finden lassen, da wohl keine Stelle geneigt sein werde, die Verantwortung dafür zu übernehmen, dass an Erwägungen mehr theoretischer Natur das Zustandekommen eines so hervorragenden sozialpolitischen Werkes scheitere.

Gesetz betr. die Untersuchung von See-Unfällen. Der Referent, Herr Capt. Voss-Hamburg verwies auf die Hauptmängel des bestehenden Gesetzes vom 27. Juli 1877. Die Wünsche der Berufsgenossen gingen dahin, dass auch eine seeamtliche Untersuchung eintritt, wenn ein Capitän oder Schiffsofficier eine solche beantragen, um damit Gelegenheit zu ihrer Rechtfertigung zu erlangen. Weiter wird verlangt, dass die Möglichkeit einer Revision an das Obersecamt auch dann gegeben werde, wenn das Seeamt eine Rüge ertheilte, einen Tadel aussprach, oder ein Verschulden feststellte. Da die Folgen einer seeamtlichen Rüge häufig fast ebenso schwer, wie die Wirkungen einer Patententziehung sind, ohne dass dem Betroffenen die Möglichkeit einer Rehabilitirung durch das Rechtsmittel der Revision gegeben ist, ist er in seiner Existenz wie in seiner Ehre also ganz besonders schwer geschädigt.

Correferent Herr Capt. Engelmann-Stettin rügte die häufige unrichtige Auslegung des Gesetzes. Es liege das oft an dem juristischen Vorsitzenden, der seine Autorität den Beisitzern gegenüber zu sehr zur Geltung bringt.

Der Rechtsbeistand des Hamburger Vereins, Herr Dr. Kaemmerer, behandelt die Frage in grossen Zügen und weist besonders darauf hin, dass manche Urtheilssprüche, die wegen ihrer Härte oder aus anderen Gründen den Widerspruch der Betheiligten herausgefordert haben, auf Lücken des Gesetzes zurückgeführt sind; sehr oft eine irrthümliche Auffassung und zwar eine Verwechselung zwischen Gesetz und seiner Handhabung. Im Uebrigen ergänzt der Redner die Ausführungen des Referenten und hält gleich ihm eine Abänderung des Gesetzes für dringend nothwendig.

Herr Capt. z. See Schmidt weist besonders darauf hin, dass bei den See-Unfällen die Einflüsse häufig derart sind, dass nur selten Ursache und Folgen festgestellt werden können. Die Zeugen können selbst, subjectiv wie objectiv, eine ganz verschiedene Auffassung haben. So kommen häufig Urtheilssprüche zu Stande, bei denen der Fachmann sich fragt: wie ist das möglich. Der Kernpunkt der Abänderungsvorschläge liegt darin, dass dem Capitän Gelegenheit zur Berufung gegeben werden soll. Und diese muss ihm geboten werden.

Herr Geh. Rath v. Jonquières sagt, die Regierung hat sich mit der Revision des Gesetzes noch nicht befasst. Den Vorgang und das Maass der Schuld nachträglich festzustellen, ist überhaupt, ganz allgemein genommen, immer etwas sehr Missliches. Das Bedürfniss nach Erweiterung der Beschwerdebefugniss des Beschuldigten ist anzuerkennen. Aber gewöhnlich werden die Thatsachen in der zweiten Instanz noch viel weniger aufgeklärt werden. Sehr viele Erscheinungen, die hier gerügt sind, können nicht auf Mängel des Gesetzes, sondern auf dessen Handhabung zurückgeführt werden.

Ein Antrag des Referenten auf paragraphenweise Berathung wird angenommen, er zeitigt folgende Ergebnisse.*)

§§ 1 und 2 unverändert.

§ 3. Antrag Voss-Hamburg:

3) Wenn der Capitän oder ein Schiffsofficier, dieser aber nur, sofern er am Unfall betheiligt war, eine Untersuchung schriftlich innerhalb drei Monaten nach dem Unfall beim Seeamt beantragen.

§§ 4, 5 und 6 unverändert.

§ 7. Antrag Engelmann-Stettin:

Zusatz: »Wenn die Untersuchung einen Schiffsofficier betrifft, so muss ausser den beiden Seeschiffern als Beisitzer der dritte Beisitzer die Qualification desjenigen besitzen, gegen den sich die Untersuchung richtet.«

---

*) Platzmangels halber sind wir nur in der Lage, die Anträge, ohne deren Begründung, zu den einzelnen Paragraphen zu bringen.

Antrag Leithäuser. Abs. 1 und 3 zusammen:

Das Seeamt bildet eine collegiale Behörde, bestehend aus einem Vorsitzenden und vier Beisitzern, von denen mindestens zwei Seeschiffer sind und als solche fahren oder gefahren haben.

Antrag Voss-Hamburg. Folgender Zusatz:

Handelt es sich jedoch um die Beurtheilung der Handlungsweise eines Schiffsofficiers oder Lootsen, dann ist, wenn möglich, ausserdem mindestens ein Angehöriger ihres Standes als Beisitzer hinzuzuziehen.

§ 8. Antrag Voss-Hamburg. Letzter Satz folgende Fassung:

Wo Vertretungen des Rheder-, Capitäns-, Schiffsofficiers-, Lootsen- und Handelsstandes vorhanden sind, sind dieselben vor Aufstellung der Liste mit ihren Vorschlägen zu hören.

§ 9. Absatz 1 unverändert.

Antrag Voss-Hamburg. Absatz 2:

»Derselbe hat, je nachdem der Unfall eines Seglers oder Dampfers zu untersuchen ist, bei der Wahl die besondere Befähigung der seemännischen Beisitzer möglichst zu berücksichtigen. Er ist nicht befugt, eine auf der Beisitzerliste angeführte Person für die ganze Dauer des Geschäftsjahres von der Mitwirkung bei den Verhandlungen auszuschliessen.

Antrag Engelmann-Stettin:

Der § 9 ist dem Zusatz-Beschluss zu § 7 entsprechend zu ändern.

§ 10. Antrag Lüning-Flensburg. Hinter Abs. 3:

Nur auswärtige Beisitzer erhalten Reisekosten und Tagegelder.

Abs. 4. Beisitzer aus seemännischen Kreisen (Capitän, Schiffsofficiere oder Lootsen) dürfen nicht länger als 10 Jahre aus dem praktischen Beruf gewesen sein.

§§ 11 und 12 unverändert.

§ 13. Antrag Lüning-Flensburg:

Der Reichscommissar ist aus den Kreisen zu ernennen, welche der Handelsmarine angehören oder angehört haben, nicht aber aus den Kreisen der activen oder inactiven Marine-Officiere.

§§ 14 und 15 unverändert.

§ 16. Antrag Prahm-Bremerhaven:

Abs. 1, Zusatz: »Gegen den ablehnenden Beschluss ist Beschwerde an den Reichskanzler zulässig.«

Antrag Voss-Hamburg:

Abs. 2: *„Ihm liegen die Anberaumung der Hauptverhandlung, wie die für dieselbe erforderlichen Ladungen der betheiligten Zeugen und Sachverständigen, die rechtzeitige Herbeischaffung der Beweismittel und die zur Vorbereitung der Hauptverhandlung erforderlichen Ermittelungen selbst oder unter Zuziehung von Sachverständigen ob."*

§ 17 unverändert.

§ 18. Antrag Engelmann-Stettin:

hinter: »Sachverständige zu laden« Zusatz: »und verpflichtet die Zeugen zu laden und zu vernehmen, die von demjenigen verlangt werden, gegen den sich die Untersuchung richtet, soweit möglich.«

§ 19. Antrag Voss-Hamburg:

Abs. 3: »Ein Capitän, Schiffsofficier oder Lootse können auch dann als Beisitzer abgelehnt werden, wenn ihnen die Unfallstelle unbekannt ist.«

§§ 20 und 21 unverändert.

§ 22. Antrag Prahm-Bremerhaven:

Zusatz: »Dem Rechtsbeistand sind auf Verlangen die betr. Acten zur Einsicht zu überlassen.«

§ 23 unverändert.

§ 24. Satz 1 unverändert.

Antrag Voss-Hamburg. Satz 2:

„Dem Capitän, Schiffsofficier oder Lootsen, die für den Unfall verantwortlich gemacht werden können, sind vor Verkündung des Spruchs ihre zu Protocoll aufgenommenen Aussagen vorzulesen und zu genehmigen."

Zusatz-Antrag Dr. Kaemmerer-Hamburg:

„Die genannten Betheiligten sowie der Reichscommissar können beantragen, dass auch aus den Aussagen anderer Zeugen bestimmte Punkte vorgelesen und genehmigt werden."

Schlusssatz unverändert.

§ 25 unverändert.

§ 26. Als Zusatz: »... entzogen werden; auch einem Lootsen kann die Ausübung des Schiffer bezw. Steuermannsgewerbes entzogen werden.«

Antrag Voss-Hamburg. Absatz 2 folgender Zusatz:

„Einem Maschinisten, dem die Berechtigung zur Ausübung des Gewerbes entzogen ist, darf die Befugniss in einer niedrigeren Classe belassen werden; die selbstständige Leitung einer Maschine ist ihm nicht anzuvertrauen."

Antrag Lüning-Flensburg:

„handelt es sich um die Entziehung der Befugniss zur Ausübung seines Gewerbes, so ist ein mit mehr als 3 Stimmen zu fassender Spruch erforderlich."

Antrag Leithäuser-Hamburg:

„Auch einem Lootsen kann die Befugniss zur Ausübung seines Gewerbes, also sein Lootsenpatent entzogen werden."

§ 27. Satz 1 unverändert.

Antrag Voss-Hamburg. Satz 2:

»Dasselbe Recht der Beschwerde haben ein Capitän oder Schiffsofficier, welchen das Seeamt ein Verschulden an einem Unfall oder dessen Folgen beigemessen hat, ohne die Befugniss zur Ausübung des Gewerbes zu entziehen.«

Antrag Prahm-Bremerhaven:

»Die Beschwerde des Capitäns Schiffsofficiers und Lootsen oder des Reichs-Commissars muss binnen 14 Tagen nach Zustellung des Spruchs bei dem Seeamt zu Protocoll oder schriftlich eingelegt werden.«

Antrag Engelmann-Stettin: hinter »Ober-Seeamt« einzufügen:

»Auch können Capitän oder Schiffsofficier beim Ober-Seeamt Berufung einlegen, wenn sie sich durch den Spruch oder seine Begründung geschädigt oder verletzt fühlen.« (Zu Gunsten des Hamburger Antrags zurückgezogen.)

§§ 28, 29, 30, 31, 32 und 33 unverändert.

§ 34. Antrag Voss-Hamburg:

»Einem Schiffer oder Steuermann, dem die Befugniss zur Ausübung seines Gewerbes entzogen ist, kann dieselbe nach Ablauf eines halben Jahres durch das Reichskanzler-Amt wieder eingeräumt werden, wenn anzunehmen ist, dass er fernerhin den Pflichten seines Gewerbes genügen wird.«

Antrag Prahm-Bremerhaven:

»nach Ablauf eines halben Jahres« streichen.

»Der Verband schlägt ferner vor, in allen Paragraphen des Gesetzes, statt der Worte »Schiffer« und »Steuermann« immer »Capitän«, »Schiffsofficier« oder »Lootse« zu setzen.«

Hiermit war die Berathung über den officiellen Theil der Tagesordnung erschöpft.

Seeamtsverhandlungen.

Seeamt zu Brake.

Verlust des Oldenburger Dampfers »Huelva«. Capitän Erenius. Der Dampfer ist 266,59 R.-T. gross, 1901 bei Koch in Lübeck aus Stahl erbaut; er hatte eine Maschine von 200 indicirten Pferdestärken und gehörte der Oldenburgisch-Portugiesischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Der Dampfer, der einen Bauwerth von 181 500 Mk. hatte, war in Bremen versichert auf Casco mit 160 000 Mk., gegen Totalverlust mit 20 000 Mk., also im Ganzen mit Mk. 180 000 Mk., entsprechend dem Bauwerthe des erst acht Monate alten Dampfers. Am 18. September v. Js. verliess der Dampfer den Hafen von Setubal in Portugal, bestimmt nach Maassluis in Holland. Beladen war das Schiff mit 562 T. Salz, 18 T. Wein. Der Kohlenvorrath, der für zehn Tage reicht, betrug 50 T., die Ballasttanks waren leer, bis auf 10 T. Wasserballast. Das Schiff, das 11 Mann Besatzung führt, hat seinen Bestimmungshafen nicht erreicht, es fehlen von ihm jegliche Nachrichten, es ist als verschollen zu betrachten. Der Reichscommissar führt aus, dass das Schiff zweifellos untergegangen sei. Bei einem Raumgehalt von 266 R.-T. sei derselbe beladen gewesen mit 640 T.; da zudem die Wassertanks leer gewesen, so sei anzunehmen, dass der Untergang durch ein Kentern (?) oder Wegsacken (?) herbeigeführt sei. Der Spruch des Seeamtes lautet: »Der Oldenburger Dampfer »Huelva«, Capt. Erenius, hat am 18. September 1901 Setubal mit einer Ladung Salz und Wein nach Maassluis verlassen und seinen Bestimmungsort nicht erreicht. Nachrichten sind von dem Schiffe seit dem 18. September 1901 nicht eingegangen. Muthmaasslich ist das Schiff mit seiner aus 11 Mann bestehenden Besatzung untergegangen. Ueber die Ursache hat sich nichts feststellen lassen.«

Hierzu erhalten wir von der Oldenburg-Portugiesischen Dampfschiffs-Rhederei, Oldenburg (im Grossherzogthum) folgendes Schreiben, mit dessen Inhalt wir uns vollkommen einverstanden erklären:

»Die Verhandlung zeigt wieder einmal, wie bedauerlich es ist, dass zur Seeamtsverhandlung der Rheder nicht geladen wird, wenn Zeugen des Unfalles nicht mehr vorhanden sind. In solchem Falle ist die Rhederei nicht in der Lage, etwa in der Verhandlung vorkommende Unrichtigkeiten zu widerlegen und muss es über sich ergehen lassen, wenn über thatsächliche Verhältnisse ganz falsche Ansichten geäussert werden. Hat sich auch das Seeamt den Ausführungen des Reichscommissars nicht angeschlossen, so wird der unbefangene Leser aber annehmen, dass nach den Ansichten des Commissars das Schiff

1) zu tief beladen gewesen,

2) in die Gefahr gekommen ist, zu kentern, weil die Ballast-Tanks nicht gefüllt waren.

Darauf ist zu erwidern:

1) Es ist durchaus unrichtig, die Register-Tons ohne Weiteres mit der Tragfähigkeit in Zusammenhang zu bringen. Ausserdem ist es bei dem jetzigen Vermessungs-Verfahren durchaus nichts Ungewöhnliches, dass ein Dampfer das 2½-fache seiner Netto-Register-Tons trägt, wie sich leicht an unzähligen Beispielen nachweisen liesse. Nun hat aber der Dampfer »Huelva« vom Germanischen Lloyd eine Tieflade-Linie erhalten, nach welcher er bis auf 13' 10" englisch beladen werden darf und dann nicht 640 sondern 680 T. trägt. Er war aber nur beladen bis auf einen Tiefgang von 13' 6½" und hatte bei diesem Tiefgang einen Freibord von 4' 4" englisch. Diese Thatsachen waren dem Seeamt, also auch dem Reichscommissar, bekannt.

2) Der Dampfer hatte im Vorderraum, unter der Maschine und im Hinterraum Wasser-Ballast-Tanks im Doppelboden, während unter den Kesseln und im Grossraum sich keine Ballast-Tanks befanden. Die Tanks unter der Maschine waren gefüllt, während die Tanks vorne und hinten, welche im Ganzen 67 T. fassen konnten, leer waren. Dass der Capitän diese Bodentanks bei einer Schwergut-Ladung (der Dampfer hatte Salz geladen), nicht füllte, ist so selbstverständlich, dass man das Urtheil darüber ruhig einem sachverständigen Publikum überlassen kann. Man füllt solche Tanks, wenn man Leichtgutladung, besonders Deckladung, an Bord hat; man füllt sie aber nicht bei Schwergutladungen, besonders, wenn das Schiff mit solcher Ladung erfahrungsgemäss ohne Wasser-Ballast genügend stabil bleibt.«

Dieses Schreiben giebt uns Veranlassung, den mit der Aenderung des Gesetzes betr. die Untersuchung von Seeunfällen betheiligten Kreisen vorzuschlagen, dass Vertreter der Rhederei unter allen Umständen als Zeugen geladen werden müssen, wenn Zeugen des Unfalls nicht mehr vorhanden sind.

Seeamt Tönning.

Untergang der norwegischen Bark »Baltic«, aus Arendal. Das Seeamt gab in dieser Angelegenheit den folgenden Spruch ab: »Die norwegische Bark »Baltic« aus Arendal — Schiffer Edward Iwersen — ist auf ihrer am 21. November 1901 in Ballast angetretenen Reise von London am 1. December schwer leck geworden. Am 2. selbigen Monats ist die Mannschaft durch ein Boot des äusseren Eider-Feuerschiffes in 2 Touren abgeborgen. Am folgenden Tage ist die »Baltic« bei dem vom Regierungsdampfer »Triton II« unternommenen Versuch, dieselbe nach Tönning zu schleppen, unterhalb Vollerwiek zwischen den Tonnen 1 und 2 gesunken. Das Verlassen des Schiffes ist nach der Sachlage als gerechtfertigt anzusehen. Die Ursache des Lecks hat mit Bestimmtheit nicht festgestellt werden können. Wahrscheinlich ist es, dass das altersschwache Schiff bei dem herrschenden schlechten Wetter und in Folge seines heftigen Arbeitens in der hohen See sich begeben hat und dadurch leck geworden ist. Andererseits ist die im Journal nicht enthaltene und vom Schiffer erst bei seiner am 8. Januar 1902 abgelegten Verklarung gemachte Angabe, dass die »Baltic« durch den Stoss gegen ein Wrackstück leck geworden, nicht widerlegt. Es ist im Interesse der Schiffahrt dringend zu wünschen, dass das Wrack der »Baltic« möglichst bald beseitigt wird.«

Schiffbau.

Die Firma B. Blumenfeld-Hamburg hat der Neptun-Werft in Rostock den Bau eines stählernen **Frachtdampfers** von 2400 T. Tragfähigkeit mit einer Maschine von 1100 HP. in Auftrag gegeben.

* * *

Probefahrten.

Am 17. Februar machte der auf der Werft von R. Craggs & Sons in Middlesbrough für die Firma Reuck & Hessenmüller in Harburg erbaute Spardeckdampfer **»Hafis«** seine Probefahrt, die zur grössten Zufriedenheit der Theilnehmer ausfiel. Mit drei Viertel seiner Dampfkraft, nämlich 1500 Pferdestärken, erreichte das Schiff eine Fahrt von 11 Knoten. Die Maschine hat Cylinder von resp. 25, 40 und 68" Durchmesser bei 48" Hub; der Dampf wird erzeugt in drei grossen einendigen Kesseln von 14' 3" Durchmesser, die unter 180 Pfd. Druck per Quadratzoll arbeiten.

* * *

Motorboote. Am 5. März nahmen Beamte des Auswärtigen Amtes in Hamburg nach tadellos verlaufener Probefahrt die Dienstbarcasse **»Libelle«** für das Kaiserliche Gou-

verbracht in Kamerun ab; die jetzt mit dem Dampfer »Alexandra Woermann« dorthin geht. Dieses von Carl Meissner gelieferte grosse Cajütboot aus Eichen- und Teakholz, kupferbeplattet wurde als hochseetüchtiges Motorboot in Kutterform auf der Werft von H. Tuluis gebaut. Es ist 14 m lang, 3 m breit, die 3 m lange Cajüte ziemlich mittschiffs, vorne Laderaum, darüber Promenaden-Deck, hinten offener Sitzraum und Schleppvorrichtung. Die Maschinenanlage ist ein 14 PS. Petroleum-Motor und eine 3 Flügel Umsteuerschraube. Die Fahrgeschwindigkeit in Dauerprobe war 17 km per Stunde. Der Petroleumverbrauch war 400 Gramm per Stunde und für die entwickelte Pferdestärke bei forcirter Fahrt. Ferner kamen in letzter Woche von Carl Meissner zur Ablieferung eine offene Inspectionsbarcasse für J. Schichau, Elbing und ein Cajütboot für Sport für Odessa an Daniel Milberg, Hamburg. Im Bau für die Kieler Woche und für die Wannsee-Ausstellung sind in Kiel und Berlin verschiedene Fahrzeuge, für die theils complete Maschinenanlagen, theils Umsteuerschraube vorgesehen sind.

Vermischtes.

Ueber den während des Winters zu Tage getretenen **Schifffahrtsverkehr** von **Stettin** und, in Anbetracht der Eisverhältnisse, über seine muthmaassliche Entwicklung in den nächsten Wochen, liegt eine Mittheilung des Spediteur-Vereins Herrmann & Theilnehmer, Stettin vor. Darnach traten die Eisbrecher nur am 20. und 21. December in Thätigkeit, im Januar verkehrten sogar einzelne Segelschiffe, aber vom 11. Februar ab ist das Stettin-Swinemünder Revier unter Eis und sind die Eisbrecher in Thätigkeit, werden aber bei fortdauerndem Thauwetter wohl in aller Kürze entbehrlich werden. Jedenfalls nehmen jetzt alle Stettiner Tourdampferlinien zur See die winterlich eingeschränkten Fahrten in vollem Umfange in allernächster Zeit wieder auf, soweit nicht die Häfen in Russland, Finland und Schweden noch länger unter Eis bleiben. Auch der Massengutverkehr in Sonderdampfern darf wieder eingeleitet werden, da ihm Eisbrechergebühren nicht mehr drohen dürften und die eröffnete Flusschiffahrt ihm zur Verfügung stehen wird. In einigen Wochen wird der Stettiner Markt auch schon von Segelschiffen besucht sein. Wir empfehlen, Dispositionen für Beförderung über Stettin, wenn noch nicht getroffen, nunmehr unverzüglich zu geben. Der Stettiner Freibezirk, namentlich für den Umschlag zwischen Seeschiff und Eisenbahn von Wichtigkeit, entwickelt seine Einrichtungen, mit dem Verkehrsbedürfniss gleichen Schritt haltend, weiter und lässt sich von keinem modernen Hafen überflügeln. Rhedereien und Ladungsinteressenten finden gleichmässig ihre Rechnung. Die Verwaltung ist bestrebt, dem Verkehr zu nutzen, indem sie nothwendige Erleichterungen auch bezüglich Abnahmefristen gewährt.

Bau eines Schwimmdocks in Newcastle (Neusüdwales). Die Regierung von Neusüdwales beabsichtigt, den Bau, die Ausrüstung und Unterhaltung eines für den Hafen von Newcastle bestimmten Schwimmdocks, welches Schiffe mit einem Raumgehalt bis zu 5000 gross tons aufzunehmen vermag, in öffentlicher Submission zu vergeben. Die Concession soll für die Dauer von 99 Jahren verliehen werden. Angebote sind bis zum 7. April 1902 Mittags 12 Uhr an der Under Secretary for Public Works in Sydney einzureichen. Nähere Auskunft ertheilt der Generalagent für Neusüdwales in London SW., Westminster, Victoria-Street 9.

Die **Häfen Islands** wurden im Jahre 1899 von 380 Schiffen von 70359 R.-T. angelaufen gegen 329 Schiffe von 63914 R.-T. im Jahre 1898 und 380 Schiffe von 70201 R.-T. im Jahre 1897. Unter den im Jahre 1899 eingelaufenen Schiffen war am stärksten vertreten die britische Flagge mit 179 Schiffen von 30000 R.-T. und die dänische mit 82 Schiffen von 18356 R.-T.

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 10. März. Nach Erledigung der Eingänge kommt Punkt I der Tagesordnung »Befeuerung des Osteriffs« zur Besprechung. Herr Dir. Böger, als Referent, weist darauf hin, dass das Osteriff, wenn das dort stationirte Feuerschiff, wie in diesem Jahre, Eises halber eingezogen wird, als gefährliche Untiefe viele Schiffe veranlasst, bei Cuxhaven oder der Alten Liebe zu ankern, anstatt ihre Reise nach Hamburg fortzusetzen. Die Marine-Inspection, bei der Herr B. Erkundigungen über den Zeitpunkt der Wiederausbringung des Feuerschiffs eingezogen hat, theilte ihm mit, dass die Errichtung eines Feuerthurms auf dem Osteriff beabsichtigt und wahrscheinlich auch in absehbarer Zeit ausgeführt werde. Bei der Wichtigkeit einer guten und ständigen Befeuerung der Bank, richtet der Verein folgendes Ersuchen an die zuständige Behörde:

> »Der Nautische Verein stellt an die Deputation für Handel und Schiffahrt die dringende Bitte, den Bau des in Aussicht genommenen Feuers auf Osteriff thunlichst beschleunigen zu wollen.«

Hierauf hält Herr Dr. Korn den in Aussicht gestellten Vortrag über die Verhandlungen des Comité Maritime Internationale während des in Paris abgehaltenen Congresses. An die sehr beachtenswerthen Ausführungen, auf die wir noch gelegentlich zurückkommen werden, schliesst sich ein lebhafter Meinungsaustausch, in dem zurückgreifend auf den Vortrag hauptsächlich über Berge- und Hilfslohn gesprochen wird. — Als Vertreter des Vereins für die vom Deutschen Nautischen Verein durch eine Commission beabsichtigten Berathungen des Gesetzes betr. die Untersuchung von Seeunfällen wird Herr C. Schroedter gewählt. Da die Commission erweitert werden darf, macht der Verein von diesem Recht der Cooptation dadurch Gebrauch, dass er als zweiten Delegirten Herrn Dr. Ehlers vorschlägt. Nächste Sitzung am 17. März.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

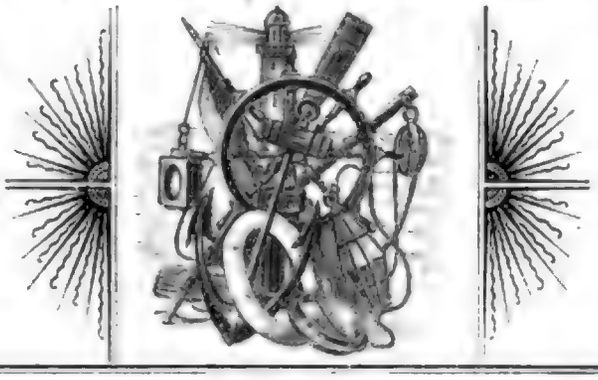
Sitzung vom 12. März. Als Mitglieder werden aufgenommen die Herren Capitäne Robin, D. »San Nicolas« und Deppen, D. »Lothar Bohlen«. Nach Erledigung der Eingänge erfolgt sodann über die Verhandlungen des IX. Verbandstages der Bericht, abgestattet durch die Verlesung eines vom Verbands-Schriftführers verfassten Protocolls und ergänzt durch Bemerkungen der Delegirten und anderer Mitglieder, die der Versammlung beigewohnt haben. (Wir verweisen auf das an anderer Stelle dieser Nummer veröffentlichte Referat über den Verbandstag. D. R.). Im Anschluss an die Berichterstattung wird von verschiedenen Mitgliedern unter lebhafter Zustimmung aller Anwesenden die Form kritisirt, mit der die hamburgische Tagespresse, insbesondere solche Zeitungen, deren Abonnenten sich hauptsächlich aus Seeschifferkreisen rekrutiren, die Verhandlungen des letzten Verbandstages behandelt haben. Entweder seien die daraufbezüglichen Notizen ganz kurz und desshalb unvollständig gewesen, oder aber völlig sinnentstellend. Der Verein, als geschäftsführender des Verbandes, bedauert diese Gleichgültigkeit umsomehr, als dieselben Zeitungen die Verhandlungen des Nautischen Vereinstages in der ausführlichsten Weise wiedergegeben haben. Nächste Sitzung am 19. März. Tagesordnung: **Vortrag des Herrn Harms »Die Reise um die Welt«. Um Betheiligung von Damen wird gebeten.**

Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer
zu Hamburg.
(Geschäftsführender Verein, Steinhöft 1.)

Seeschiffer-Verein „Weser"
in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin"
in Stettin.



Schiffer-Gesellschaft
in Lübeck.

Verein
Flensburger Seeschiffer
in Flensburg.

Seeschiffer-Verein
in Danzig.

Für diejenigen Mitglieder, welche dem **IX. Verbandstag** nicht beigewohnt haben, wird zunächst die **Präsenzliste** einiges Interesse haben. Es waren anwesend: als Vertreter der Regierungen, die Herren: Dr. Klügmann, Excellenz, Hanseatischer Gesandter (freie und Hansestädte Hamburg und Lübeck); von Jonquières, Geheimer Ober-Regierungsrath, Werner, Geheimer Ober-Regierungsrath, Chr. Donner, Geh. Regierungsrath (Reichsamt des Innern): Schmidt, Capt. z. S. (Reichs-Marine-Amt); v. d. Hagen, Geh. Ober-Regierungsrath (Königl. Preuss. Ministerium für Handel und Gewerbe).

Der Germanische Lloyd war durch Director Middendorf, die See-Berufsgenossenschaft durch Director Schauseil vertreten und die einzelnen Vereine durch folgende Mitglieder: Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg: Bendix, Breuhahn, Elingius, Elson, Jösting, Leithäuser, Lewens, Opitz, Reinecke, Schröder, Schroedter, Schulz, Seeth und Voss; Seeschiffer-Verein »Weser« in Bremerhaven: Prahm; Seeschiffer-Verein »Stettin« in Stettin: Bening und Engelmann; Schiffer-Gesellschaft in Lübeck: Bendfeldt, Brockmöller, Steffens und Tretau; Verein Flensburger Seeschiffer in Flensburg: Hansen und Lüning.

Als Gäste nahmen an den Verhandlungen folgende Herren Theil: Blum, Geschäftsführer des Deutschen Flottenvereins, Berlin; Erdmann, Berlin; Förster, Oberleutnant z. S. a. D., Hamburg; Grohmann i. F. A. K. Schmidt & Co., Hamburg; Dr. Kaemmerer, Rechtsanwalt, Hamburg; Reisse, Prokurist der Firma F. Laeisz, Hamburg; Schulze, Assecuranz-Director, als Vertreter des Vereins Hamburger Assecuradeure, Hamburg; Schumacher, Capitän, Berlin.

Insgesammt 39 Personen; eine stattliche Anzahl, wenn man den rein fachmännischen Character des Verbandes berücksichtigt. Noch mehr aber als die verhältnissmässig starke Betheiligung dürfte die Thatsache mit Genugthuung begrüsst werden, dass sich an der Discussion die meisten Anwesenden betheiligten. Ueberhaupt konnte bei der Lebhaftigkeit, mit der einzelne Gegenstände der Tagesordnung behandelt wurden, ein von allen Mitgliedern beobachtetes, wachsendes Interesse am Verband und seinen Bestrebungen festgestellt werden. Dass eine solche Thatsache an dieser Stelle mit lebhafter Befriedigung vermerkt wird, wird Jeder begreifen. Vielleicht trägt der diesjährige Erfolg dazu bei, auch die Aufmerksamkeit derjenigen Mitglieder dem Verband und den Einzelvereinen zuzuwenden, die bisher mit ihrer Interessen-Vertretung nur beim Zahlen des jährlichen Beitrages in nähere Verbindung getreten sind. Leider giebt es Deren noch eine ganze Anzahl und merkwürdigerweise befinden sich darunter auch a c t i v e Capitäne.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Nächste Sitzung am Mittwoch, den 19. März 1902.

T a g e s - O r d n u n g :

Vortrag des Herrn Harms: „Die Reise um die Welt."

—— Um Betheiligung von Damen wird gebeten. ——

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.

Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1902. No. 12. Hamburg, den 22. März. XXXIX. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Die Raumverhältnisse in der hamburgischen Navigationsschule. — Das Signalisiren bei Nacht in Cuxhaven. — Principielles zur Arbeit der deutschen Seemannsmission. — Seeamtsverhandlungen — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Auf dem Ausguck.

Als hamburgische Schiffahrtskreise, in diesem Falle Capitäne und Lootsen, vor vier Jahren der Deputation für Handel und Schiffahrt in einer Eingabe die Nothwendigkeit einer **Lokalverordnung für die Elbe** nachzuweisen suchten, wurden sie bekanntlich mit der Motivirung abschlägig beschieden, dass der hamburgischen Regierung die Interessen der kleinen Schiffe nicht minder als die der grossen am Herzen liegen. Aus dieser Antwort entnahmen ihre Empfänger, dass die Behörde die Einführung einer vom internationalen Seestrassenrecht abweichenden Verordnung schädlich für die kleinen Schiffe hält. Geht nun auch aus der auf dem letzten Verbandstag Deutscher Seeschiffer-Vereine abgegebenen und in letzter Nummer veröffentlichten Erklärung des Herrn Capt. z. See Schmidt, als dem Vertreter des Reichsmarineamts, hervor, dass die ganze Verordnungsfrage in ein anderes Stadium getreten ist, so dürfte ihre Lösung doch vielleicht beschleunigt werden, wenn die hamburgische Regierung erfährt, dass der preussische Minister für Handel und Gewerbe eine Localverordnung in engen vielbefahrenen Gewässern nicht unvereinbar mit den Interessen kleiner Schiffe hält. Dass auf der Themse, auf der Mersey, im Revier von Copenhagen und Rotterdam nach Special-Verordnungen seit Jahren ohne Störung der, beispielsweise auf der Themse riesigen Kleinschiffahrt, navigirt wird, war Vielen bekannt, weniger verbreitet dürfte aber die Kenntniss von einer ähnlich lautenden Vorschrift im Königreich Preussen sein. Und doch existirt seit 1898, (also seit dem Jahre, das den hamburgischen Capitänen und Lootsen den abschlägigen Bescheid ihrer zuständigen Behörde brachte) über den Betrieb der Schiffahrt auf dem frischen und dem kurischen Haff, eine vom Handelsminister erlassene Polizeiverordnung, deren §§ 1 und 2 folgendermaassen lauten:

§ 1. Fahrzeuge von weniger als 57 cbm Brutto-Raumgehalt sind verpflichtet, im frischen Haff grösseren Dampffahrzeugen und grösseren Segelfahrzeugen, d. h. solchen von 57 cbm und von mehr Brutto-Raumgehalt aus dem Wege zu gehen, sobald diese bei Tage im vordersten Topp ihre Nationalflagge bezw. Staatsfahrzeuge ihre Dienstflagge und bei Nacht — d. i. von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang unterhalb des Bugspriets oder am Vordersteven ein weisses Licht führen.

Dieses Licht ist mindestens 1 m tiefer anzubringen als die Positionslichter (Seitenlichter).

Fahrzeugen von weniger als 57 cbm Brutto-Raumgehalt ist das Führen dieses Lichtes untersagt.

§ 2. In der Königsberger und in der Pillauer Rinne des frischen Haffs haben alle auf der Haff- und Binnenschiffahrt Verwendung findenden Fahrzeuge mit flachem Boden ohne Kiel bei klarem Wetter den Seeschiffen unter allen Umständen auszuweichen.

Bei Nebel, dickem Wetter und bei Nacht — d. i. von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang — dürfen die vorbezeichneten Fahrzeuge, wenn sie nicht bugsirt werden, diese Haffrinnen überhaupt nicht befahren, auch nicht darin ankern.

Vielleicht unterzieht, angesichts dieser Bestimmungen, die hamburgische Regierung ihre

Digitized by Google

frühere Anschauung einer Revision, denn was der preussische Handelsminister hier von kleinen Fahrzeugen erfüllt sehen will und natürlich auch seit vier Jahren erfüllt sieht, übersteigt die kühnsten Erwartungen der Befürworter einer Lokalverordnung für die Elbe.

* * *

Ueber den Hafen von **Wladiwostok** ist uns folgender aus Swatow vom 29. Januar 1902 datirter Bericht zugegangen:

»Seit 1. October 1901 ist ein neues Zollreglement in Kraft. Sämmtliche Connossemente sind vom Capitän zu unterschreiben; das Schiffscertificat muss aufs Zollamt. Alles ist zu manifestiren, andernfalls fallen grosse Strafen auf das Schiff, d. h. auf den Rheder bezw. Capitän und nicht auf den Charterer. Schiffe mussten schon 1, 2 und 3 Tage unthätig liegen bleiben, ehe gelöscht werden konnte, weil das Manifest erst am Lande auf dem Zollamte ein paar Mal ins Russische übersetzt werden musste. Stores, wie Proviant, Getränke etc. werden versiegelt. Verschiedene Schiffe sind mit hohen Strafen belegt worden und büssten grosse Quantitäten Güter ein, weil diese nicht manifestirt waren, u. A.: Japanischer Dampfer »Yamachio Mane« Rbls. 59000; Korean Dampfer »Hantung«, ex deutscher Dampfer »Chow-Chow-For« Rbls. 8000; ein russischer Dampfer Rbls. 30000 usw. Es ist sehr zu empfehlen, ausser der Ladung im Manifest eine Liste sämmtlicher Stores, Proviant, Getränke, Cigarren etc., sowie alles, was die Besatzung mit sich führt, schon auf See aufzunehmen und dem betreffenden Beamten im Hafen vorzulegen; eine Arbeit, die sehr zur Erleichterung der Formalitäten beiträgt. Weiter ist zu beachten, dass mit dem Laden nicht früher begonnen werden darf, ehe sämmtliche Ladung gelöscht ist. Will man z. B. in einem bereits gelöschten Raum Ladung einnehmen, dann ist vorher eine Eingabe ans Zollamt nothwendig. Hierauf erscheint eine Commission an Bord, welche den betreffenden Raum besichtigt und dann event. die Erlaubniss zum Laden giebt. Die Schiffahrt im Hafen ist seit dem Jahre 1898 des Eises wegen nicht unterbrochen worden. Es existirt ein grosser Eisbrecher von ca. 3000 Pferdestärken, der Marine gehörend, welcher vom Beginn der ersten Eisbildung Mitte December bis zum Schmelzen des Eises im Frühling, Anfangs April, thätig ist. Ausserdem sind mehrere kleinere mit äusserst starker Maschinenkraft ausgerüstete Eisbrecher, gleichfalls Marineeigenthum, vorhanden. Eine Gebühr wird für die Marine-Eisbrecher nicht entrichtet. Trotzdem der Hafen den ganzen Winter offen gehalten wird, ist es doch nicht rathsam, Schiffe von Ende December bis Mitte März nach Wladiwostok zu schicken, der colossalen Eismassen halber, welche sich weit hinaus in See erstrecken. Ich musste diese Reise, nachdem ich Nagasaki am 3. Jan. verliess und Wladiwostok am 9. Januar erreichte, ca. 80 Seemeilen durch schweres Treibeis und konnte in den Bestimmungshafen nur mit grosser Mühe gelangen. Das Eis, das längs der Küste fest ist, wird durch eintretenden SO Wind gebrochen und geht dann mit darauffolgenden NW Wind in See. Das Treibeis war bis zu 2 Fuss dick. Nachdem ich den Hafen mit Hülfe des Eisbrechers verlassen, hatte ich wieder 30 Seemeilen weit mit schwerem Treibeis zu kämpfen, ehe ich das offene Wasser erreichen konnte. Ein japanischer Dampfer sass 2 Tage 30 Seemeilen in See im Eis fest, ohne den Hafen erreicht zu haben; er kehrte desshalb wieder nach Japan zurück. Das Eis war im Hafen ca. $2^1/_2$ Fuss dick. Kälte täglich an 20—24° Reaumur.

E. Schipper.
Führer D. S. »Daphne«.

* * *

In England nimmt die in den letzten beiden Jahren etwas eingedämmte Bewegung zu Gunsten einheimischer **Schauerleute**, die sich als solche an Bord **ausländischer Schiffe** in britischen Häfen **Verletzungen** zugezogen haben, wieder festere Formen an. Die Idee, ausländische Rheder ebenso wie britische haftbar für die Folgen einer auf ihren Schiffen verletzten oder getöteten Person zu machen, ist bekanntlich nicht neu. Der frühere Handelsamts-Präsident hat wiederholt seine Sympathie gegenüber daraufbezüglichen Anträgen aus Arbeiterkreisen ausgesprochen, ohne jedoch dem Ziel practisch näher zu treten. Jetzt fordern die Arbeiter von seinem Nachfolger, dass er sich ihrer Sache ernstlich annehme. Eine Abordnung aus Mitgliedern der »Trades Union« überreichte kürzlich Herrn Balfour eine Resolution, die auf dem letzten Arbeiter-Congress mit Bezug auf diese Frage angenommen war. Der Congress bedauert, dass den Arbeitern im Ver. Königreich noch immer nicht das ausländischen Arbeitern in ihrer Heimath durchweg anerkannte Recht eingeräumt sei, sich oder ihre Angehörigen ausländischen Rhedern gegenüber schadlos zu halten, wenn sie auf ausländischen Schiffen verletzt oder getötet werden. In der Begründung dieses Antrages wies der Antragsteller wiederholt besonders auf Deutschland hin, in dessen Häfen englische Rheder zur Entschädigung verurtheilt würden, wenn deutsche Arbeiter auf ihren Schiffen verunglückten. Der Mangel einer Reciprocität verleitete den Sprecher der Arbeiter zu gehässigen Ausfällen auf deutsche Schiffe und deutsche Verhältnisse, ohne dass er vom Minister unterbrochen wurde. Seine Ausführungen gipfelten in der an den Minister gerichteten Forderung, im Parlament ein Gesetz einzubringen, das den ausgesprochenen Wünschen der Arbeiter Rechnung trage. Herr Balfour, der sich als Handelsminister unzuständig zur Bewilligung der gegebenen Anregungen erklärte, aber eine Rücksprache mit seinem Collegen vom Innern versprach, empfahl der Deputation durch die parlamentarische Vertretung der »Trades Union« einen Gesetzentwurf ausarbeiten und dem Unterhaus einreichen zu lassen. Als alter Parlamentarier weiss er, dass eine sogenannte »private Bill« recht oft mehr Aussicht auf Verwirklichung hat, als ein Regierungs-Entwurf. Da diese vom Minister ausgesprochene Idee bereits von den Arbeitern ins Auge gefasst war und da einem aus ihren Kreisen kommenden Vorschlag das Wohlwollen der Regierung — die wegen des südafrikanischen Krieges schon lange um die Volksgunst buhlt — sicher ist, muss man darauf vorbereitet sein, noch im Verfolg der gegenwärtigen Session Näheres über die Angelegenheit zu hören. Für deutsche Rheder sind diese Mittheilungen jedenfalls nicht ohne Wichtigkeit.

»Fairplay« führt die **Lohnzwistigkeiten** zwischen **dänischen Feuerleuten** und der in Copenhagen domicilirten, der englischen »Shipping Federation« nachgebildeten, dänischen Schiffahrts-Vereinigung, zum Theil darauf zurück, dass die Corporation bei ihrer Gründung den verhängnissvollen Fehler beging, mit dem socialistischen Verband der Matrosen und Heizer als vollwerthigem Factor direct in Unterhandlungen zu treten. Diese Taktik gab den Verbandsführern die Gelegenheit, alle dänischen Feuerleute zum Eintritt in den Verband zu zwingen. Als Resultat dieses liberalen Entgegenkommens gegenüber dem Verbande, stellte dieser zunächst die Forderung, dass unter allen Umständen nur Mitglieder des Verbandes auf den Schiffen der Federation Beschäftigung finden sollten. Nachdem er diese Forderung durchgesetzt hatte, folgte eine Lohnzwistigkeit der anderen. Dass die dänische Schiffahrts-Vereinigung bereits den Abweg erkannt hat, auf dem sie sich jene Schlappe zugezogen hat, beweist einmal ihr energisches Vorgehen gegen den Verband, andererseits aber auch ein an die englische »Shipping Federation« gerichtetes Schreiben, in dem sie dieser grossen Corporation ihre Mitgliedschaft anbietet. Eine Antwort ist bisher noch nicht erfolgt.

* * *

Die im publicistischen Organ des socialistischen Seemanns-Verbandes, dem »**Seemann**«, **geführte Sprache**, obgleich noch immer roh und trivial, hatte sich doch in den letzten Monaten soweit gebessert, dass man die Lektüre, ohne gerade von Uebelkeit befallen zu werden, lesen konnte. Unsere daraufhin gestützte Hoffnung, der anscheinend im Werden begriffene Culturprocess werde sich nun in natürlicher Weise an den Leuten vollziehen, die den Inhalt jenes Blattes zusammentragen, war leider irrthümlich. Die am 15. März herausgegebene Nr. 5 wird durch einen Artikel eingeleitet, dessen Verfasser sich förmlich in Schmähworten, soweit sie gegen den Redacteur der »Hansa« gerichtet sind, herumwälzt. Wenn dieser Umstand hier erwähnt wird, so geschieht es einmal, aus Bedauern für unsere Seeleute, die, als Verbandsmitglieder, zum Lesen dieses ebenso confusen wie albernen Geschwätzes gezwungen sind, andererseits aber auch, um den wegen ihrer steten Wiederholung mehr als langweiligen Behauptungen entgegenzutreten, als würde die »Hansa« von den Rhedereien als Mundstück ihrer Ansichten gebraucht. Eine lächerliche Annahme, die beweist, wie unüberlegt die Aussprüche der immerhin zu bemitleidenden Fanatiker sind, die vor den Verbands-Mitgliedern monatlich zweimal im »Seemann« ihre ganze Wissenschaft auskramen müssen. Hätten die Leute Recht, dann würden die Mitarbeiter der »Hansa« aus Rhedern und nicht im Allgemeinen aus Capitänen, Schiffsofficieren, Juristen, Ingenieure und Navigationslehrern bestehen; eine Augenscheinnahme der Arbeiten mit Angaben des Autors giebt hierüber den nöthigen Aufschluss. Alle ohne Namensunterzeichnung veröffentlichten Artikel gehen — sofern nicht etwas Anderes ausdrücklich bemerkt ist — vom Redacteur der »Hansa« aus und sind ebensowenig, wie die in Nr. 4 veröffentlichte kurze Skizze, die die Wuth der Verbandshäuptlinge herausgefordert hat, von einem Rheder verfasst noch durch ihn inspirirt. Uebrigens findet sich bereits sowohl in »Der rechte Curs« wie auch an anderer Stelle dieser Nummer eine Antwort auf unsere damals gegebene Anregung. Dass sie ablehnend ausgefallen ist, bedauern wir, ohne der Seemannsmission einen Vorwurf daraus machen zu können. Diese ganze Auslassung ist, wie schon einmal gesagt, natürlich nicht für das socialistische Blatt bestimmt. Sie ist vielmehr veranlasst, um solchen unserer Leser einmal klar zu stellen, wie die Verhältnisse in der beregten Sache liegen, die, um in jenem Blatte gegen sie ausgesprochene Beleidigungen sofort gerichtlich verfolgen zu können, zur Lektüre des »Seemann« gezwungen sind.

Die Raumverhältnisse in der hamburgischen Navigationsschule.

Die »Hamb. Nachr.« sprechen in einem sehr beachtenswerthen Aufsatz der Gründung einer Handelshochschule für Hamburg das Wort und weisen, um die Rentabilität eines derartigen Instituts klar zu stellen, darauf hin, dass ausser Kaufleuten auch jungen Juristen und Beamten, die mit dem kaufmännischen Erwerbsleben in Berührung kommen, der Besuch einer als Handelshochschule gedachten Lehranstalt auf das dringendste zu empfehlen sei. Und da nicht zu zweifeln ist, dass solche Elemente in Hamburg wie in dessen näherer und weiterer Umgebung in ihrem eigenen Interesse von dieser neuen und einem dringenden Bedürfnisse des heutigen Verkehrslebens entsprechenden Bildungsgelegenheit Gebrauch machen würden, darf man annehmen, dass eine Handelshochschule in Hamburg allmählich sich zu einem nicht nur für Hamburg und seinen Kaufmannsstand äusserst nützlichen Institute, sondern zu einer Centralstelle der gesammten Verkehrswissenschaften entwickeln würde.

»Wir glauben«, so schliesst das Blatt seine Ausführungen, »dass diese Perspective ausreichen sollte, der Idee in Hamburg neue und starke Förderer und Freunde zuzuführen. Sollten die maassgebenden Instanzen, dieser unseres Erachtens sehr dringenden Frage nunmehr nähertreten, so sind wir überzeugt, dass ihre Bestrebungen auf die energische Unter-

stützung und lebhafte Anerkennung gerade der intelligentesten unter unseren Kaufleuten zu rechnen haben.«

Berücksichtigt man, dass eine nach jeder Richtung vorbildliche Handelshochschule bereits seit einem Jahre in Köln segensreiche Wirkungen ausübt, dann dürfen die Worte der »Hamb. Nachr.« als lauter Mahnruf, gerichtet an die zuständigen hamburgischen Kreise, aufgefasst werden. Ist die Bedeutung Köln's als Handelsstadt auch nicht zu unterschätzen, Vergleiche mit der europäischen Handelsmetropole Hamburg müssten doch zu ihren Ungunsten ausfallen. Und unter diesem vergleichenden Gesichtspunkt erhält die Forderung nach einer Handelshochschule für Hamburg eine Beleuchtung, welche die für das Wohl Hamburgs verantwortlichen Körperschaften eigentlich etwas peinlich berühren müsste. Niemand mag überflügelt werden.

Aber die in Frage kommenden Instanzen der alten Elbehansestadt sind nicht so leicht in Verlegenheit zu bringen, sie sind es selbst dann nicht, wenn sie daran erinnert werden, dass Hamburg zur Ausbildung seiner Capitäne und Schiffsofficiere, also doch sehr nutzbringender Bürger, nicht einmal über ein eigenes Schulgebäude verfügt. Wo auch immer im Deutschen Reich Navigation gelehrt wird, von Memel bis Leer, es geschieht in Gebäuden, die lediglich diesem einen Zweck dienen. Nur die erste Seestadt des Reiches macht eine Ausnahme.

Man bedenke, dass die Schulzimmer der Hamburger Navigationsschule, über einer am Vormittage, also während der Schulzeit, stark frequentirten Cantine liegen und dass in den angrenzenden Aussenräumen dieser Biererfrischungsanstalt ein durch Stimmengewirr erzeugter Spektakel vorherrscht, den man sich intensiver kaum in einer stark besuchten Fondsbörse denken kann.

Gekrönt wird dieses, im zweiten Stock nautisch-wissenschaftlichen Zwecken dienende »Schulgebäude« noch dadurch, dass man von den Classen aus zum Observationsort, einem nothwendigen Attribut jeder Navigationsschule, mehrere Treppen von insgesammt 70 bis 80 Stufen hinaufklettern muss. Günstige Gelegenheiten zum Observiren, bei der hamburgischen Nebelluft überhaupt nicht allzu häufig, können desshalb nicht einmal immer ausgenutzt werden. Denn ehe die Schüler mit ihren Instrumenten auf dem Dach angelangt sind, ist die liebe Sonne oft wieder verschwunden; vorausgesetzt, dass ihr zeitweiliges Erscheinen überhaupt wahrgenommen wurde.

Diese Unannehmlichkeiten treten aber in den Hintergrund, ja sie werden vollkommen vergessen, wenn man die zu astronomischen Beobachtungen bestimmte Stelle, das Dach des Hauses, betritt: In der Mitte erhöht, nach den Seiten abfallend, umgeben von einem etwa 1 m hohen Geländer, das einige Schornsteinausläufer einschliesst, aus denen abwechselnd Rauch und Speisedüfte emporsteigen, und unmittelbar über und um den Kopf der Beobachter herum, ein undurchdringliches Netz unzähliger Telephondrähte. Das ist die Stelle, von der aus sich die Navigationsschüler Hamburgs practische Uebung im Observiren aneignen müssen!

Man muss sich wundern, dass bisher noch Niemand über das niedrige Geländer des Daches gestürzt ist; bei der Neigung der Dachfläche nicht so unwahrscheinlich. Diese Befürchtung hat seiner Zeit wohl auch der Director der Schule gehabt, als er einen zum Beobachten begrenzten Platz durch Drahttaue einzäunen liess.

Bemerkenswerth für seemännische Leser ist auch, dass zur Aufstellung von Quecksilberhorizonten die schon erwähnten Rauch spendenden Schornsteinspitzen, als die einzigen Gegenstände mit massivem Unterbau, dienen müssen. Stellt man die Horizonte auf einen Tisch oder einen anderen losen Gegenstand, dann wird ihr Zweck illusorisch, weil der leiseste Fusstritt auf dem Dache sofort eine Vibration des Quecksilbers nach sich zieht.

Aber genug davon.

Wir haben diese in weitesten Kreisen bekannten Thatsachen nur noch einmal zusammengestellt, weil uns gesagt wurde, es gebe thatsächlich noch Mitglieder der Bürgerschaft, die den jetzt endlich vom Senat beantragten Bau eines Navigationsschulgebäudes nicht für dringend nothwendig halten. Ausserdem glaubten wir durch Klarstellung der gegenwärtigen Zustände nachweisen zu müssen, dass der Bau eines derartigen Gebäudes mindestens ebenso wichtig ist, wie die Errichtung einer Handels-Hochschule.

Das Signalisiren bei Nacht in Cuxhaven.

Das traurige Schicksal der Mannschaft des Bremerhavener Fischdampfers »Secundant« vor der Elbe hat mit Recht allgemeines Mitgefühl erregt und es ist erklärlich, wenn seitens der in Betracht kommenden Kreise Vorschläge zur Verhütung einer Wiederholung so beklagenswerther Vorfälle gemacht werden, insbesondere wenn, wie dies seitens des Vereins Deutscher Seeschiffer zu Hamburg in seiner Sitzung am 22. Januar geschehen ist, die Stationirung eines Feuerschiffes bei der Wester Til von Neuem angeregt wird.

Aber da man begründete Aussicht hat, dass diese Forderung mit Rücksicht auf die hohen Kosten ebenso wie im Jahre 1900 seitens des Hamburgischen Staats abgelehnt werden wird, so erlaube ich mir auf einen anderen Punkt aufmerksam zu machen, an dem vielleicht der Hebel anzusetzen ist, wenn dadurch auch nur eine indirecte Besserung zu erwarten ist.

Ich meine die Schiffsmeldungen von Cuxhaven.

Bekanntlich werden daselbst die am Bug angeschriebenen Namen der aus- und einlaufenden Schiffe mittelst Fernrohr abgelesen, was natürlich nur bei Tage und klarem Wetter möglich ist. Bei Dunkelheit beschränkt man sich darauf, die einkommenden Schiffe anzurufen; wenn dies auch seitens der Bootsleute an der Alten Liebe so gewissenhaft wie möglich geschieht, so wird dennoch nicht immer der Name richtig aufgenommen und die ausgehenden Schiffe werden überhaupt gar nicht rapportirt. (Das ist eine irrthümliche Auffassung. Die Listen, welche über den Passageverkehr bei Cuxhaven Aufschluss geben, enthalten ebenso Angaben über einkommende wie ausgehende Schiffe. D. R.)

Ein solcher Meldedienst kann daher nicht den geringsten Anspruch auf Vollständigkeit machen und eine Besserung ist dringend nöthig.

Könnte man sich darauf verlassen, so würde z. B. die Rhederei des »Secundant« unzweifelhaft nach dem Verbleib des Schiffes haben forschen lassen, wenn es nicht rechtzeitig Cuxhaven passirt wäre, und es würde, da man den gestrandeten Dampfer ungleich eher aufgefunden hätte, voraussichtlich der grösste Theil, wenn nicht alle, von der Besatzung gerettet worden sein.

Da, wie gesagt, die jetzt übliche Beobachtung nur bei klarem Wetter ausführbar ist und auch dabei noch Irrthümer leicht vorkommen können, die Nachtmeldungen sich aber nur auf einen Theil der einkommenden Schiffe erstrecken, so würde es allerseits mit Freuden begrüsst werden, wenn es möglich wäre, in die Meldungen alle Schiffe aufzunehmen, einerlei, ob sie bei Tage oder während der Dunkelheit passiren.

Seit dem October v. J. wird der Meldedienst nun nicht mehr vom Telegraphenamte, sondern von der Marine-Signalstation bei der Alten Liebe wahrgenommen, sodass es ohne Weiteres sich einrichten liesse, für die Tageszeit das gleiche Verfahren einzuführen, welches bei anderen Signalstationen besteht, nämlich, dass die Schiffe ihr Unterscheidungssignal mittelst der Flaggen zeigen, das von der Signalstation durch Vorheissen des Antwortwimpels quittirt wird. Dadurch werden die Meldungen schon erheblich vollständiger werden, denn die Signalflaggen können auch bei unsichtigem Wetter und in der Dämmerung noch ausgemacht werden, wenn ein Erkennen der Anschriften mittelst Fernglases nicht mehr möglich ist.

Nun bliebe noch die Nachtzeit übrig. Da in absehbarer Zeit die obligatorische Einführung von Nachtsignalen zum internationalen Signalbuch nicht zu erwarten ist, so schlage ich vor, dass die Schiffe auch Nachts ihr Unterscheidungs-Signal genau wie am Tage zeigen (natürlich auch gleichzeitig die Nationalflagge mit) und dass durch einen auf der Signalstation aufzustellenden electrischen Scheinwerfer die Flaggen, bis sie erkannt sind, beleuchtet werden. Das Wiederverdunkeln des Scheinwerfers würde von Seiten des Schiffes als Quittungssignal aufzufassen sein. Unzweifelhaft lässt sich dieses Verfahren auch noch auf die Uebermittelung wichtiger Nachrichten ausdehnen, die ja nach dem neuen Signalbuch meist durch ein oder zwei Flaggensätze gegeben werden können.

Was nun die Ausführung des Vorschlages angeht, so glaube ich, dass die Marineverwaltung, der ja die Signalstation untersteht, einen geeigneten Scheinwerfer aus ihren Beständen verfügbar machen könnte, und die Stromlieferung für den Scheinwerfer wird, besonders nach Inbetriebnahme der Anlagen der Hamburg-Amerika-Linie nicht auf unüberwindliche Schwierigkeiten stossen.

Dass das vorübergehende Aufleuchten des Scheinwerfers die Sicherheit der Schiffahrt beeinträchtigen oder das beleuchtete Schiff in der Navigirung stören könnte, ist keinesfalls (? D. R.) zu befürchten, und die Einrichtungskosten dürfen nicht abschrecken gegenüber den Vortheilen, welche eine lückenlose Schiffsmeldung den betheiligten Schifffahrtskreisen bieten wird.

Die den Schiffen erkennbare Mitwirkung der Signalstation bei den Meldungen, wie sie oben vorgeschlagen ist, dürfte für die Schiffe selbst den nicht zu unterschätzenden Vortheil bieten, dass die Schiffsführer auf die Existenz der Station, die ohnedies etwas im Verborgenen blüht, und besonders, (da sie nicht die leichter erkennbare Reichsdienstflagge, sondern die Kriegsflagge führt) für abwärtskommende Schiffe, welche seltener Cuxhaven passiren, schwer auszumachen ist, aufmerksam werden. Dies ist nicht unwichtig im Hinblick darauf, dass die Station gleichzeitig See-Telegraphenanstalt und Lloyds Signalstation ist. Wie ich selbst zufällig gesehen habe, ist es vorgekommen, dass eine an ein ausgehendes Schiff bestimmte Order nicht übermittelt werden konnte, weil vom Schiff aus die Flaggensignale der Signalstation nicht beachtet wurden. Andererseits ist die Letztere nicht immer im Stande, mit der Uebermittelung eines Telegrammes rechtzeitig zu beginnen, weil der Name unter den jetzigen Verhältnissen meist erst abgelesen werden kann, wenn das Schiff fast querab liegt, und dann sehr schnell ausser Signalweite kommt. Auch dieser Nachtheil würde beseitigt, wenn die Schiffe ihr Unterscheidungssignal zeigen müssten.

Es sollte mich freuen, wenn diese Ausführungen zur Weiterverfolgung der Angelegenheit Anlass geben würden, der Zweck meiner Zeilen wäre damit erreicht.

W. F.

Principielles zur Arbeit der deutschen Seemannsmission.

Von Seemannspastor Reimers-Hamburg.

Vor nunmehr 15 Jahren trat der erste deutsche Seemannspastor sein Amt an, und heute sind es etwa 50 Häfen, in denen irgendwie Seemannsfürsorge vom kirchlichen Standpunkte aus getrieben wird. Diese überraschend schnelle Entwickelung und der verhältnissmässig grosse Umfang der Arbeit, die doch das Ziel ihrer äusseren Ausbreitung noch lange nicht erreicht hat, rechtfertigt es ohne weiteres, dass eine nautische Zeitschrift einem berufenen Vertreter der Seemannsmission einmal Gelegenheit bietet, ein orientirendes Wort über diese Sache zu schreiben. Nicht als wüsste man nichts von unserer Arbeit; nein, an den vielen gutgemeinten Ratschlägen von rechts und links, an mancherlei schiefen Urtheilen und leider auch allerlei unfreundlichen Bemerkungen können wir es spüren: von der Existenz unseres Betriebes weiss man. Und in steigendem Maasse beschäftigt sich die Oeffentlichkeit mit uns. Aber darüber, was wir eigentlich sollen und wollen, ist man zumeist nicht im Klaren. Und doch muss uns daran liegen, dass jedenfalls die der Seefahrt am nächsten stehenden Kreise Absichten und Aussichten unseres Werkes kennen. Nicht meine ich das aus persönlichen Rücksichten. Ein Mann, der weiss, was er will und will, was er weiss, ist nicht geknickt, wenn er unberechtigtem Misstrauen begegnet, noch schlägt er Freudenpurzelbäume, wenn er Anerkennung findet. Es ist die Sache, die zu vertreten Amts- und Gewissenspflicht ist, deren Grundgedanken ins Licht gestellt werden sollen.

»Seemannsmission« heisst die Arbeit und gleich bei dem Namen der Sache hebt der Widerspruch an. »Seemannsmission«: »warum denn gerade für Seeleute etwas Extraordinäres? Man hat doch nicht für Schuster und Tischler besondere kirchliche Unternehmungen ins Leben gerufen? Sind etwa die Seeleute schlechter?« so und ähnlich hört man wohl sagen! Freilich könnte man ebenso gut den entgegengesetzten Schluss ziehen: »Sind denn die Seeleute besser?« Denn an die Lieblingskinder wendet man wohl noch etwas über das Uebliche. Allein mit solchen Schlüssen trifft man nicht das Richtige. Nicht etwa, weil unsere Seeleute besonders christlich oder besonders unchristlich wären, wird diese Arbeit getrieben, sondern weil die Seefahrer von dem geordneten christlichen Gemeindeleben zum grossen Theil ausgeschlossen sind oder doch während der kurzen Zeit ihrer Anwesenheit im heimischen Hafen in dem Gemeindeleben nicht recht warm zu werden vermögen, — auch guten Willen vorausgesetzt. Für derartige Berufe hat überdies die Kirche auch sonst besondere Veranstaltungen getroffen, es sei nur an Kellner und Eisenbahner erinnert.

Aber vielleicht ist — und es scheint thatsächlich nach der Kürze ihres Bestehens zu sein — die Seemannsmission nur ein Beweis dafür, dass die Gründungs- und Neuerungssucht unserer Zeit auch die Kirche ergriffen hat, vielleicht hat man für eingebildete Nothstände eingebildete Abhülfe gefunden! Dawider aber legt die Thatsache Zeugniss ab, dass, wenn auch Form und Name neu sind, die Sache alt ist. Längst ehe man von der Inneren Mission etwas ahnte, trieb man sonderliche Fürsorge kirchlicher Art für die Seeleute. Und unsere Vorväter überstürzten doch nichts, sondern waren besinnliche Leute. Ich verweise hier auf das für jeden Hamburger, wie ich meinen sollte, sehr lesenswerthe Werk von Dr. Baasch: »Hamburgs Convoyschiffahrt und Convoywesen«. Da findet man auf den Seiten 207—219 einen interessanten Abschnitt »Die Convoyprediger«, der es bestätigt: kirchliche Seemannsfürsorge ist in Hamburg uralt. Und selbst wenn man mit einigem Recht sagen möchte: »Das Amt des Convoypredigers ist viel mehr dem heutigen Marinepfarramt zu vergleichen als der Seemannsmission, so hat der Einwand jedenfalls für die Zeit nach 1747 keine Berechtigung mehr, für die Zeit nach dem Tage nämlich, als das letzte hamburgische Convoyschiff von der Westfahrt nach Hause zurückgekehrt war und doch das Amt als nunmehriges Schiffspredigeramt bestehen blieb. Vor 150 Jahren hat man also jedenfalls schon in Hamburg Seemannsmission getrieben, wiewohl die Form eine andere war. Und wenn denn leider im Anfang des neunzehnten Jahrhunderts diese Arbeit ein Ende nahm und trotz etlicher Versuche in der Mitte des Jahrhunderts nicht wieder vorwärts kommen konnte, so lag das erste an dem Elend der Franzosenzeit und das zweite an betrübenden kirchlichen Verhältnissen. Das Bedürfniss war geblieben und führte dann auch endlich zur Gründung der gegenwärtigen Seemannsmission.

Aber ist denn auch gegen Seemannsmission nichts einzuwenden, so stösst man sich doch an der Seemannsmission. Manche denken wohl gar an die Heidenmission, haben doch gar viele unserer Passagierdampfer Missionare an Bord. Sind die Seefahrer denn Heiden, geht diesem Stande nicht vielmehr der Ruf voraus, dass er ein wesentlich christlicher ist? Und auch wenn ich dem Einwurf entgegenhalte, dass ein gebildeter Mensch doch weiss, dass es auch eine innere Mission giebt, die sich auf die getaufte Welt erstreckt, so kann man in dem Namen doch noch etwas Verletzendes finden, denn die innere Mission hats doch mit der Wiedergewinnung der abgefallenen Glieder der Kirche zumeist zu thun! Der Vorgang anderer seefahrender Nationen, Englands und Skandinaviens, sowie die Kürze des Wortes mögen zu dem nun einmal eingebürgerten Namen geführt haben. Aber, dass der Name nicht ganz passend, sondern missverständlich ist, leugnen wir Berufsarbeiter der Seemannsmission nicht und lassen uns gern einen zutreffenderen nennen. Allein es kommt auf die Sache an; eine gute Sache wird auch durch einen missverständlichen Namen nicht ruinirt, eine faule aber durch den allerbesten nicht gesund. Was wollen wir? Die Antwort auf diese Frage wird zugleich zeigen, in welcher Beziehung der Name »Seemannsmission« doch noch annehmbar ist.

Die Antwort finden wir darin, dass der geschäftsführende Ausschuss der verbundenen luth. Vereine für Innere Mission, der seinen Sitz z. Zt. in Hannover hat und mit dem verbunden das hamburgische Comitee seine Arbeit treibt, als seine Aufgabe angiebt: »Die kirchliche Versorgung deutscher Seeleute«. Das also wollen wir, nicht weniger, nicht mehr, dies aber auch ganz und wirklich.

Also es gilt, dem deutschen Seemannsstand die Summe von Gütern, die unsere Kirche zu verwalten hat und die der Seefahrer in Folge seines Berufes schwerer erreichen und leichter verlieren kann als andere Stände, durch unsere Arbeit zukommen lassen. Es sei wiederum bemerkt: nicht in dem — von etlichen vielleicht vorausgesetzten — etwaigen geringeren Capital von christlichem Glauben, sondern in den ausserordentlichen Lebensverhältnissen des Seemannes liegt der zureichende Grund für eine besondere kirchliche Veranstaltung. Es wird danach Jemand, der aus dem fahrenden Stande ausscheidet und somit Glied einer organisirten Kirchengemeinde an Land wird, auch grundsätzlich aus der Seemannsgemeinde ausscheiden, wenn er vielleicht auch, wie wir es erleben, thatsächlich sich weiterhin aus liebgewordener Gewohnheit zu ihr hält.

Von diesem Standpunkte aus ist der Einwand zu beurtheilen, der uns wohl an Bord und sonst gemacht wird: »Gehen Sie lieber zu den Rhedern, die haben es nöthiger als wir, aber ....«. Die Frage, ob Rheder oder Seeleute es »nöthiger« haben, ist nicht blos schwer zu entscheiden, sondern hier auch völlig belanglos. Der richtige Grundgedanke dieser Aeusserung ist dieser, dass Jemand, der über viel gesetzt ist, von Gott auch über viel zur Rechenschaft gezogen wird. Im übrigen ist der Einwurf grundfalsch. Denn so wenig wir be-

zweifelt, dass für Könige, Fürsten und Senatoren das Christenthum nöthig ist, so wenig bezweifelt Jemand, dass es für die Rheder nothwendig ist. Wenn wir aber die uns gestellte Forderung ablehnen, so liegt es daran, dass die Rheder eben kirchlich eingepfarrt sind, dass sie zur Michaelis- oder Jacobi- oder sonst einer Gemeinde gehören, mithin nicht zur eigentlichen Seemannsgemeinde. Dass es freilich von Werth wäre, wenn unsere Rhederkreise, soweit sie denn christlich interessirt sind, sich äusserlich und innerlich weit mehr unserer Sache zuwendeten und namentlich je und dann mit unseren Seeleuten in demselben Saal um dieselbe Verkündigung sich sammelten und somit sich auch äusserlich unter dasselbe Gericht und dieselbe Gnade beugten, wie sie es doch thatsächlich müssen, bedarf eines Beweises nicht. Allein das ändert nichts an der Thatsache, dass wir uns grundsätzlich als Seemannsgemeinde auffassen.

Alle ernsthafte kirchliche Arbeit nun äussert sich in doppelter Weise: es gilt, die kirchlich Interessirten zu sammeln und zu fördern und unter den unseren höchsten Zwecken Entfremdeten zu werben. So wird also alle Kirchenarbeit zugleich Mission sein müssen, und da es hier gilt, nicht einer bestehenden Gemeinde neue Glieder zu gewinnen, sondern zunächst noch überhaupt Seemannsgemeinden zu bilden, so scheint mir eben doch ein Recht für den Namen »Seemannsmission« vorzuliegen, bis wir einmal von einer wirklichen deutschen Seemannsgemeinde oder von Seemannsgemeinden reden dürfen, in denen natürlich die Mission, das Suchen der Entfremdeten, immer eine ganz wesentliche Arbeit bliebe.

Schon nennen wir uns gern in Hamburg »Seemannsgemeinde«, obwohl gerade hier der Name verfrüht ist. Denn unzureichender und unwürdiger kann der Rahmen einer Seemannsmission nicht gut sein als eben in Hamburg, der stolzen, schönen, mächtigen Handelsmetropole. Anderwo hat man die Sache äusserlich besser fundamentirt, und schon bilden sich da und dort kleinere constante Gemeinden um Seemannsheime und -häuser.

Sollte das wirklich möglich sein? Sollte der Fonds von kirchlichem Sinn bei unseren Seefahrern ausreichend sein, um eine Seemannsgemeinde zu begründen und zu erhalten? Wie ist der Bestand an christlichem Gehalt im deutschen Seemannsstande? Wenn alle Antworten darauf zusammengestellt würden, wie verschieden wären sie! Da theilt der eine in Categorien ein und misst den Matrosen ein grösseres Maass von Gottesfurcht bei als den Feuerleuten, den Officieren mehr als den Maschinisten, ein anderer hält den ganzen Stand schlechthin für »christlich« oder schätzt ihn ein auf das nichtssagende Wort »religiös«, ein anderer nennt ihn schlankweg antichristlich, ein letzter sagt dann wohl noch hinzu »aber nicht antireligiös«. Es will mir scheinen, dass man in unserer Zeit Gesammturtheile über einzelne Stände überhaupt nicht mehr fällen darf. So sehr haben Pressfreiheit und Freizügigkeit alles differenzirt. Und nun vollends: wer will es mit Recht wagen, mit einem Worte die Gesammtheit eines Standes zu beurtheilen oder gar zu verurtheilen, der nach Herkunft, Heimath, Arbeit, Streben so grundverschiedene Elemente umfasst wie der Seemannsstand. Das mochte angängig sein, als noch das Segel herrschte und sich der Matrosenstand wesentlich aus den Schiffer- und Fischergegenden der Küsten Frieslands, Pommerns, der friesischen Inseln usw. rekrutirte. Wer auch nur etwas Einblick gewonnen hat, dem muss es zweifelhaft sein, ob man überhaupt Matrosen, Heizer, Stewards mit innerem Recht als den einen Seemannsstand bezeichnen kann, und wie sehr unterschieden diese Gruppen sich fühlen, erkennt man, wenn man es nicht persönlich erfährt, aus der Schwierigkeit, die der Seemannsverband noch immer hat, die Stewards der Organisation nicht nur an-, sondern ein zugliedern. Sonach lehne ich ein Urtheil über den christlichen oder unchristlichen Sinn »des Seemannsstandes« ab.

Damit aber will ich nicht schliessen, wenn es ein Urtheil in dieser Richtung gilt. Man kann doch zu etlichen positiven Aussagen kommen.

Da ist die Gruppe derer, die in den Geist der modernen Arbeiterbewegung eingetaucht sind. Dass sie, so klug sie sich dünken, wissenschaftlich rückständig sind, den Unterschied zwischen Darwinismus und Entwicklungslehre nicht kennen, sei nebenbei bemerkt. Hier scheint bisweilen ein wirkliches inneres Lossein von Gott vorhanden zu sein, wie weit hier aber der Autoritätsglaube geht, wie weit Angewöhnung, wie weit Phrasenmacherei, wie weit Herzensunglaube: wer kann das ermessen? Wie viel dazu unser Seemannsverband, über dessen »Neutralität« unten zu handeln ist, beiträgt oder wie viel schon mitgebrachtes erworbenes oder ererbtes »Gut« ist, lässt sich auch gar schwer bestimmen.

Eine im guten Sinne »erbliche Belastung« ist jedenfalls bei einer anderen Gruppe festzustellen, bei denen, welche von Eltern wegen den kirchlichen Interessen freundlich gegenüberstehen. Und wenn in früheren Jahren die Winterruhe eine geistliche Erholung bot, so thut den Dienst eben jetzt die Seemannsmission. Es mag bei manchem die Tradition des Elternhauses erblasst sein, es mögen andersgesinnte Kameraden und die schweren Versuchungen der Hafenstädte viel zerstört und bei etlichen eine Gleichgültigkeit erzeugt haben, es sind doch Stimmungen da, die aus den besten Erinnerungen entspringen und zu den Quellen, aus denen die Alten geschöpft haben, hinführen. Hier haben wir alle Schattirungen, von einem Fasterstorbensein für die höchsten Interessen bis zu einem erstarkenden Leben in christlichem Sinne.

Endlich solche, die bewusst, sicher und ernst die Wege des Christenthums wandeln, unter diesen muthige Männer, die jederzeit für das eintreten, was ihr Herz erfüllt. — Dass auch diejenigen zahlreich sind, die in Gleichgültigkeit erzogen sind und in Gleichgültigkeit verharren, bedarf keines Beweises. Ob diese Gleichgültigkeit nun mit sentimentaler Naturschwärmerei oder einer »zu grossen Belesenheit« drapirt ist, thut nichts zur Sache!

Es ist also zuletzt nicht anders als in anderen Berufen, nur dass in den beruflichen Verhältnissen mit ihren Gefahren und ihrem Isolirtsein mehr Anregungen liegen mögen zu einer Bewegung aufwärts oder abwärts.

Hier darf auch ein Wort über die sociale Seite nicht fehlen. Ich will nicht die Stellung der Seemannsmission zu den socialen und wirthschaftlichen Verhältnissen des Seemannsstandes eingehend begründen, ich will sie nur schlicht darlegen. Es ist doch bemerkenswerth, dass sich die Arbeiter der Seemannsmission, obwohl sie räumlich so weit getrennt sind, aus verschiedenen Landeskirchen stammen und zu gegenseitiger Aussprache fast nie Gelegenheit haben, doch in ihrer Stellung zu den seemännisch-socialen Dingen wesentlich in Harmonie befinden. Sie wissen alle die tiefe Bedeutung des vulgären Satzes: »Essen und Trinken hält Leib und Seele zusammen«, sind auch nicht im Zweifel darüber, dass Wohnung, Altersversicherung, Sonntag von wesentlicher Bedeutung fürs geistliche Leben sind und halten es demgemäss für grundfalsch, bequem und thöricht, den Satz aufstellen: »Die sociale Frage geht mich überhaupt nichts an.«

Für genau so grundfalsch, bequem und thöricht halten wir es aber, zu sagen: »Die sociale Frage ist alles.« Die Meinung, dass unter idealen socialen Verhältnissen die Menschen selbst ideale und gute wären, widerspricht dem »radicalen Bösen« im Menschen, zu dem sich der grösste Denker Deutschlands bekannt hat und das in der Heiligen

Schrift gelehrt und durch immer sich erneuernde Erfahrungen der Jahrtausende bestätigt wird.

Danach bemisst sich unsere Stellung, von der wir uns nicht durch Lockungen oder Drohungen von oben oder unten abbringen lassen. Bald hat man uns, wenn wir auf die äusseren, socialen Seiten des Seemannsberufes eingingen, gesagt: »Lasst die Finger davon, Eure Sache ist die geistliche Arbeit!«, bald wieder hat man uns gemahnt, die Führer der Seeleute zu werden und deren Forderungen in wirthschaftlicher socialer Beziehung mit aller Schärfe, aber sachlich zu vertreten, und das religiöse Moment nicht allzu sehr in den Vordergrund zu rücken. Was wäre aus unserer Arbeit geworden, wenn wir jedesmal diesen gewiss gut gemeinten Rathschlägen gefolgt wären!

Die Geschichte unserer Bestrebungen beweist, dass die sociale Leistung der Seemannsmission eine nicht geringe ist, dass sie ohne Menschenfurcht und Menschendienerei zugegriffen hat, wo sich — wie auf so manchen Gebieten — das Sittliche und das Sociale berühren. Um eines zu nennen: Unsere Seemannsheime haben die deutschen Seeleute anspruchsvoller gemacht — und das war nöthig — gegenüber den äusseren Zierden des Lebens, sie haben aber zugleich gar manchen angeleitet, sein übriges Geld nicht zu verthun, sondern zu ersparen. Andererseits wollen und werden wir uns nie in die Kämpfe, die unser modernes Arbeitsverhältniss gezeitigt hat, hineinzerren lassen. Wir wollen weder Streikhelfer noch Streikbrecher sein, sondern unseren Seeleuten Erquickung und Freude bieten durch das, was hinter den Dingen des Alltags oder besser über ihnen liegt, und ihnen das Christenthum als Lehre von dem einzigen Nothhelfer und als Leben wahrer, herzlicher Brüderlichkeit bieten. »Dabei liegt es uns völlig fern«, wie ein hoher Geistlicher der lutherischen Kirche einmal sagte, »die Selbsthülfe der Seeleute unterbinden zu wollen«.

Diese Selbsthülfe stellt sich im gegebenen Falle dar in dem Verein der Capitäne und Officiere der Handelsmarine wie in dem Seemannsverband. Grundsätzlich halten wir solche Organisationen für zulässig, gut und zweckmässig; was wir wünschen, ist dies, dass von Vereins wegen den Mitgliedern keine Stellung in vaterländischen und religiösen Dingen vorgezeichnet wird. Diese Neutralität hat der Officierverein, soweit ich ihn überschaue, innegehalten, ob er mit mehr oder weniger Schärfe in seinem Streben vorgeht, ist nicht unsere, sondern seine Sache. Von ihm wäre hier weiter nicht zu handeln, seine Stellung ist correct.

Anders stehts mit der gewerkschaftlichen Organisation, die in ihren officiellen Kundgebungen in religiöser Beziehung Unglauben gegenüber dem Christenthum und Misstrauen gegen die berufsmässigen Vertreter desselben sät, in politischer Beziehung sich zur Socialdemokratie bekennt. Ich glaube eigentlich, dies den Leitern des Seemannsverbandes lichtklar bewiesen zu haben, ich beweise es nochmals; für etwaige auf diesem Gebiete Unerfahrene. Ich verweise auf den Kalender des Seemannsverbandes für 1902 S. 152, wo direkt zum Beitritt zur socialdemokratischen Partei aufgefordert wird; von der antireligiösen Stellung des Verbandes, sonderlich von seiner Feindschaft gegen uns Arbeiter der Seemannsmission, legt fast jede Nummer des »Seemann«*) Zeugniss ab. Dass auch sonst allerlei Minderwerthiges in der Kampfesart des Verbandes liegt, ist danach nicht zu verwundern. Dahin rechne ich das beständige Schimpfen. Allein ich lege darauf nicht das Hauptgewicht. Man muss doch ein rechter Einfaltspinsel sein, wenn man glaubt, dass die ganze Rhederei nur unwürdige Menschenschinder als Vertreter hat; ich weiss nur eins, was eben so dumm ist, das ist die Meinung, als hätte man es in den Seeleuten nur mit einer rohen, ungebildeten und revolutionären Masse zu thun. Das ist ja gewiss, dass jeder Grossbetrieb und so ganz besonders der moderne Schiffahrtsbetrieb mit seiner Hast und Massenhaftigkeit es nicht nur dem einzelnen erschwert, sich bei seiner Arbeit als Persönlichkeit zu erfassen, sondern auch dem Arbeitsvertrage seinen eigentlichen Adel, das sittliche Band zwischen denen oben und denen unten, in diesem Fall zwischen Rhedern und Seeleuten, geraubt hat; es ist auch gewiss, dass mit diesem persönlichen Verhältniss ein mächtiges Correktiv gegen die natürliche Selbstsucht beiderseits verloren gegangen ist: allein das sollte gerade den ganzen vermeintlichen oder wirklichen Widerstreit der Interessen aus dem Persönlichen ins Sachliche erheben. Diese Ungezogenheiten in der Kampfesart jedoch sind nur etwas Nebenhergehendes. Was uns interessirt, ist sonderlich die scharf pointirte politische und noch mehr die religiöse Stellung des Verbandes.

Das mag für den Verband selbst gar schädlich sein, denn die Einrangirung des gesammten Matrosenstandes in die Rubrik »seemännisches Proletariat« wirkt nicht bloss komisch, sondern ist der Verbandsentwickelung hinderlich. Es hat doch ein grosser Theil der Seefahrer nicht Lust, sich in politischer und religiöser Beziehung auf Bebel festnageln zu lassen und bleibt daher fern. Doch ich habe hier dem Verband keine Ratschläge zu geben.

Wie stellt sich die Seemannsmission dazu? Zunächst mit einer Ruhe und Sicherheit, wie sie das Bewusstsein einer guten Sache und eines guten Gewissens verleiht. Kräftige, gesunde Gedanken ringen nach Gestaltung und setzen sich durch, und so erleben wir es ja auch, dass die Zahl der Seeleute, die unsere Sache schätzt und liebt, sich mehrt. Aber wir müssen doch klarer Stellung nehmen.

Ein Mittel wäre, etliche Freunde zu bitten, eine christliche Seemannsgewerkschaft zu gründen, »christlich« hier natürlich nicht im Sinne des Bekenntnisses, sondern als Bejahung der Grössen »Gott« und »Vaterland« gedacht. Wir haben ja bereits starke christliche Gewerkschaften, und lebhaft nehmen sie zu. Dabei hat man stets das Ideal einer allumfassenden wirklich neutralen Gewerkschaft im Auge und weiss, dass unsere social-demokratischen Organisationen dann am ehesten dem Christenthum Freiheit in ihren Reihen geben, wenn ihnen die Concurrenz einer christlichen Gewerkschaft scharf im Nacken sitzt. Ohne die allerzwingendste Noth freilich soll man zu solchem Mittel nicht greifen. Einmal ist die Sache nicht leicht bei so fluktuirenden Verhältnissen, wie die Seefahrt sie mit sich bringt. Wie gering ist doch eigentlich noch der Umfang der vorhandenen Organisation, die es doch an Arbeit nicht fehlen lässt und in ihrer Agitation nicht ängstlich ist, dazu etliche tüchtige Kräfte hat. Sodann giebt es auch besonnene Elemente im Verbande; dass ihr Einfluss wachse und endlich maassgebend werde, ist unsere Hoffnung und so könnte sich ohne den schwierigen Apparat einer Concurrenzunternehmung von innen heraus eine Gesundung vollziehen. Endlich ist es uns Ernst damit, dass wir gegen eine Organisation der Seeleute an und für sich so wenig zu sagen haben wie gegen eine Organisation der Rheder. So werden wir den dortseitigen Angriffen gegenüber einstweilen unsere bisherige Stellung wahren, thatsächliche Unrichtigkeiten in unserem »Rechten Curs« richtig stellen, kleine Anzapfungen ignoriren, abwarten und arbeiten, um unser Werk immer mehr vor unserem zunehmenden Freundeskreis zu erweisen als das, was es sein soll, als ein vaterländisches Werk christlicher Liebe zu unserem tüchtigen deutschen Seemannsstande.

Das wollen unsere Freunde. Es kann dem Kenner nur ein mitleidiges Lächeln entlocken, wenn unsere intimsten Gegner

*) Ein Kleinod dieser Art ist die No. 6 d. J., wo man liest von »einigen neueren pfäffischen Demagogen«. Nicht wahr, welch eine kraftvolle Sprache!

wieder und wieder sagen und besserer Belehrung nicht Raum geben: »Ihr seid Rhederknechte, im Dienste und Solde der Grossschiffahrtskreise, die Seeleute mundtot und in socialer Beziehung zahm zu machen.« Ich glaube, es giebt kaum ein Werk der gesammten inneren Mission, was solche Freiheit geniesst wie unsere Arbeit, manchmal könnte man sogar an Vogelfreiheit denken, jedenfalls ist es feststehende Thatsache, dass die maassgebenden Grossrhederkreise nie versehen, uns irgend eine Wahrheit aus dem Herzen zu kaufen. Es ist eine bemerkenswerthe Sache: wenn aus Hamburgs Rhedereien uns keinerlei pekuniäre Hülfe würde, so könnte das Werk — bei etwas stärkerem Werben unsererseits — in genau demselben Umfange bestehen. Von den 10—11 000 ℳ, die unsere Arbeit z. B. 1900 erforderte, sind reichlich 2000 ℳ aus den Kreisen der Rhedereien. Gewiss wir wären Manns genug, das Zehnfache zu tragen, ohne uns deswegen auf Abwege führen zu lassen und wir hoffen, dass die Liebe zu unserer Sache in diesen Kreisen endlich greifbare Wirklichkeit wird.

Unsere Helfer, die uns innerlich und äusserlich tragen, sind aber ausser den Seeleuten, deren uns auch in dieser Beziehung eine helfende Schaar wächst, die Christenkreise, die an der Entwickelung der inneren Mission ihre Freude haben; solche, die durch persönliche Bande mit der Seefahrt verbunden sind, und auch andere. Sie tragen uns, ohne sie könnten wir nicht sein, sie sind unsere eigentlichen Auftraggeber.

Und sie eben wollen, dass wir die Seeleute Deutschlands kirchlich versorgen. Dass damit nicht lediglich Predigt gemeint ist, dass damit, dass ich so sage, ein umfangreicher Vorhofsdienst verbunden ist, brauche ich nicht zu betonen. In welcher Weise solcher Dienst geschieht, soll diesem Leserkreise gegenüber auch nicht des Weiteren erklärt werden. Die einen kennen es, die anderen können es gar leicht aus eigener Anschauung kennen lernen. Hier handelte es sich nur um eine grundsätzliche Darlegung unserer Sache. Das eine nur sei noch bemerkt: man hat viel und gern von humanitärer Fürsorge für die Seeleute geredet, christliche-kirchliche Kreise endlich haben zugegriffen und umfassend gearbeitet. Ihr Ziel war nicht eine humanitäre Fürsorge, sondern eine wahrhaft christliche. Aber als sie dies thaten, verrichteten sie zugleich das erste. Auch ein Beweis dafür, dass das Christenthum, welches auf dem Glauben an den unbegrenzten Werth einer Menschenseele ruht, zugleich die Kräfte für die äussere Wohlfahrt des einzelnen Menschen und der Gesammtheit aus sich heraussetzt. Viele glauben es nicht, allein es ist so!

Seeamtsverhandlungen.

Seeamt zu Brake.

Menschenverlust der Braker Bark »Victoria«, Capt. van Heuwel. Sie lag in der Zeit vom 2. bis 16. Mai v. Js. auf der Rhede von San-Blas (Westküste Mexiko), um die Ladung zu löschen. Am Morgen des 17. Mai musste der Capitän an Land, um die Schiffspapiere für die Weiterfahrt in Ordnung zu bringen, er bemannte die Gig des Schiffes mit vier Matrosen und gelangte glücklich durch die recht hohe Brandung an Land. Mit einem schriftlichen Befehl an den Steuermann schickte der Capitän das Boot mit den vier Matrosen an Bord zurück, er selber blieb an Land. Auf der Rückfahrt ist das Boot in der Brandung gekentert, zwei Matrosen haben sich durch Schwimmen gerettet, die beiden anderen sind ertrunken. Der Reichscommissar führt aus, dass der Capitän dafür hätte sorgen müssen, dass auch bei der Rückfahrt ein Mann am Ruder gesessen, angezeigt sei es ferner gewesen, Korkwesten mitzunehmen; er beantrage, dem Capitän einen Tadel dafür auszusprechen, dass er nicht genügend für die Sicherheit seiner Leute gesorgt habe. Der Spruch des Seeamtes lautet: »Am 17. Mai 1901 ist das mit vier Matrosen bemannte Schiffsboot der Braker Bark »Victoria« bei der Rückfahrt aus dem Hafen von San Blas an Bord des draussen liegenden Schiffes in der Brandung gekentert und dabei sind der Matrose K. Kenrich und der Leichtmatrose J. Jensen ums Leben gekommen. Dem Capitän van Heuwel ist der Vorwurf nicht zu ersparen, dass er zu der an sich gefährlichen Fahrt anstatt eines Rettungsbootes die Gig genommen, dass er die Mannschaft nicht mit Korkwesten versehen und auch nicht wie üblich den zweiten Steuermann mit ins Boot genommen habe.«

* * *

(Ohne näher auf das Urtheil selbst einzugehen — es war gewiss begründet — müssen wir doch den Antrag des Reichscommissars etwas näher streifen. Wenn der »W. Ztg.«, der obenstehende Notiz entnommen ist, zuverlässig berichtet ist, hat der Commissar also beantragt, »dem Capitän einen Tadel auszusprechen«. Wir fragen den Herrn Reichscommissar, auf welchen Paragraphen des Gesetzes betr. die Untersuchung von Seeunfällen stützt er sich, wenn er eine derartige Forderung ausspricht? Es giebt keinen! Das Seeamt soll nur nach § 4 die Ursachen des Seeunfalls sowie alle mit demselben zusammenhängenden Thatumstände ermitteln und insbesondere u. A. feststellen, ob der Schiffer oder Steuermann durch Handlungen oder Unterlassungen den Unfall oder dessen Folgen verschuldet haben. Diese Aufgaben des Seeamts, soweit sie sich auf die Untersuchung der Handlungsweise des Schiffers oder Steuermanns beziehen, haben neben Feststellung der Schuldfrage, den Zweck, zu prüfen, ob der Schiffer oder Steuermann noch über diejenigen Eigenschaften verfügen, welche bei der Ausstellung ihres Befähigungsnachweises bei ihnen als vorhanden angenommen wurden, niemals aber soll dem Seeamt durch den § 4 die Handhabe gegeben werden, einen Schiffer oder Steuermann wegen eines nautischen Vergehens wie einen Schuljungen zu tadeln. Wer dem Seeamt ein derartiges Recht einräumt, stempelt das Gesetz betr. die Untersuchung von Seeunfällen zu einem Strafgesetz, das es nach übereinstimmenden Aeusserungen verschiedener hoher Regierungsbeamter erst dann wird, wenn der Commissar den Antrag zur Entziehung der Ausübung des Gewerbes stellt. Wir empfehlen dem Herrn Reichscommissar beim Seeamt zu Brake nicht etwas in das Gesetz hineinzulegen, das niemals darin vorhanden war und das in ein neues Gesetz auch wahrscheinlich niemals aufgenommen werden wird. Sollte der Herr Reichscommissar aber anderer Ansicht sein, dann bitten wir ihn, mit Rügen und Tadel wenigstens so lange warten zu wollen, bis ein neues Gesetz dem Schiffer und Steuermann das Recht giebt, gegen derartige Aussprüche Verwahrung beim Oberseeamt einzulegen. Unter den heutigen Verhältnissen richtet der Reichscommissar jede Zurechtweisung, wenn sie nicht zugleich mit einem Antrag auf Patententziehung verbunden ist, gegen Wehrlose. D. R.)

Schiffbau.

Stapelläufe.

Am 28. Februar ist in Philadelphia von der Werft der Herren Wm. Cramp & Sons der neue Dampfer »Kroonland« vom Stapel gelassen; derselbe ist für Rechnung der »Red-Star Line« gebaut und für den Dienst zwischen Antwerpen und New-York bestimmt. Der neue Dampfer ist 580' lang und soll 17 Knoten laufen.

* * *

Am 12. März lief auf der Tönninger Werft von Schömer & Jensen der für die Rhederei Zerssen & Co., Rendsburg, im Bau befindliche Dampfer **›Senator Hollesen‹** glücklich vom Stapel. Die Dimensionen sind: 245′ 3″ × 35′ 3″ × 17′ 3″. Er soll auf Lloyds Sommerfreibord mindestens 2000 T. Schwergut laden, sowie bei einer Maschinenstärke von 550 ind. HP eine Geschwindigkeit von 8½—9 Knoten erreichen.

* * *

Auf der Neptunwerft Rostock lief am 12. März der Dampfer **›Thasos‹** der deutschen Levante-Linie, Baunummer 205, leicht und glücklich vom Stapel. Der neue Dampfer, ein Schwesterschiff der ›Patmos‹, ist aus bestem Stahl in den Dimensionen 300′ × 40′ 4″ × 21′ 10″ erbaut und führt beim Germanischen Lloyd die Classe 100 $\frac{A}{1}$ L. Der Dampfer wird mit einer dreifachen Expansionsmaschine von 850 HP ausgerüstet und als Schooner mit zwei Stahlpfahlmasten getakelt werden. Ablieferungstermin etwa Mitte April.

* * *

Probefahrten.

Am 13. März machte die auf der Werft von Blohm & Voss, Hamburg, erbaute und für die Deutsche Levante-Linie bestimmte **›Therapia‹** ihre Probefahrt, die sich unter Betheiligung zahlreicher Personen von Hamburg bis zum Elbe-Feuerschiff IV und zurück erstreckte. Das Schiff ist nach den strengen Vorschriften der höchsten Classe des Germanischen Lloyd aus Stahl erbaut, mit einer besonderen Bugverstärkung versehen und durch 6 stählerne Schotten in 7 wasserdichte Abtheilungen getrennt. Schlängelkiele an jeder Seite sichern einen ruhigen Gang. Bei einer Tragfähigkeit von 4500 T. Schwergut hat das Schiff folgende Dimensionen: 350′ × 44½ × 27½. Die Maschine, eine Dreifachexpansionsmaschine, erhält ihren Dampf aus zwei Doppelkesseln und entwickelte bei der Probefahrt 2500 Pferdekräfte, die dem Schiffe eine Geschwindigkeit von 13 Meilen in der Stunde geben. Die beiden stählernen Masten haben je vier Ladebäume; zwei weitere Lademasten mit je einem Ladebaum sind mittschiffs auf dem Bootsdeck neben dem Kesselschaft aufgestellt. An den fünf grossen Ladeluken stehen 9 Dampfwinden, um das Laden und Löschen möglichst zu beschleunigen. Auf die Einrichtungen für die Reisenden ist die grösste Sorgfalt verwendet und alles gethan, um sie praktisch und bequem zu gestalten. Die Kammern bieten Raum für 90 Passagiere und liegen rechts und links auf dem Oberdeck. Fast alle sind Aussenkammern, geräumig und luftig und speciell dadurch ausgezeichnet, dass die Betten nicht über einander, sondern ausschliesslich zu ebener Erde angebracht sind.

* * *

Am 18. März machte der für Rechnung der Firma H. M. Gehrckens in Hamburg auf der Werft der Herren Burmeister & Wain, Kopenhagen, erbaute Dampfer **›Skelleftea‹** seine Probefahrt im Sunde, die zur vollsten Zufriedenheit der Betheiligten ausfiel und zur Abnahme des Schiffes durch die Rhederei führte. Der neue Dampfer ist ein Schiff von 1100 T. Schwergut Tragfähigkeit mit einer Fahrgeschwindigkeit von 9½ Knoten und soll speciell in der Fahrt auf Finnland Verwendung finden. Zwei weitere für dieselbe Rhederei bei der Helsingörs Schiffswerft im Bau befindliche Dampfer sollen in die schwedischen Routen der Firma H. M. Gehrckens eingestellt werden.

* * *

Nachdem am 10. März mit der ›Serbia‹ die letzten vier der von der Schiffswerft von Stoks & Kolbe in Wellindorf bei Kiel (Hamburger Vertreter: Pansmer & Wex) gelieferten 24 Leichter für das Deutsche Kohlen-Depôt, Port Said, abgegangen und somit das sämmtliche für den Leichterbetrieb nöthige Material rechtzeitig abgeliefert ist, wurde am 15. März mit der auf derselben Werft gebauten Schleppbarkasse **›Lübeck‹**, die zur höchsten Zufriedenheit ausgefallene Probefahrt vorgenommen. Das Fahrzeug entspricht durchaus allen Anforderungen und wurde sofort abgenommen, um nach Hamburg geschickt zu werden, von wo es an Deck der ›Suevia‹ am 20. März nach seinem Bestimmungsort überführt wird. Laut Disposition soll der Betrieb des Deutschen Kohlen-Depôt in Port Said am 1. April d. J. officiell beginnen.

Vermischtes.

An der hamburgischen Navigationsschule ist die Stelle eines **Hülfslehrers** mit einem Gehalt von 2400 Mk. baldmöglichst zu besetzen. Geeignete Bewerber, welche im Besitze der Berechtigung zum einjährig-freiwilligen Dienste sind und die Prüfung zum Seeschiffer auf grosser Fahrt bestanden haben, werden ersucht, ihre Bewerbung bei dem Director der Navigationsschule, Dr. Bolte, mit näheren Angaben über Bildungsgang und jetzige Thätigkeit einzureichen.

Deputation für Handel und Schiffahrt.

Neues electrisches Leuchtfeuer auf Helgoland. Nach einer vorläufigen Bekanntmachung der Wasserbau-Inspection in Tönning vom 28. Februar d. J. wird auf Helgoland ein neues electrisches Leuchtfeuer erbaut. Der neue Leuchtthurm steht etwa 25 m nördlich und 2 m östlich von dem zur Zeit in Betrieb befindlichen Leuchtthurme. Der untere Theil des neuen Thurmes bildet eine abgestumpfte Pyramide mit achteckiger Grundfläche, der obere Theil ist ein abgestumpfter Kegel. Die Drempelwand und die Laterne sind cylindrisch mit kegelförmigem Dache aus Eisen und Glas construirt. Die Spitze des kegelförmigen Daches befindet sich 85,3 m über dem mittleren Hochwasser. Der Thurm ist aus hellgelben Klinkern (Ziegelsteinen) erbaut; Ecken und Gesimse sind mit hellrothem Granit verblendet. Im kegelförmigen Theile des Thurmes sind einige braune Bänder angeordnet. Die Lichtquelle des Hauptfeuers liegt 82 m, die des Reservefeuers 83,2 m über dem mittleren Hochwasserspiegel. Das Hauptfeuer zeigt alle 5 Sec. einen weissen Blitz von $^1/_{10}$ Sec., das Reservefeuer alle 5 Sec. einen weissen Blitz von $^1/_{20}$ Sec. Dauer. Das Feuer beleuchtet den ganzen Horizont, seine Sichtweite beträgt, bei mittlerem Hochwasser 4 m Augenhöhe und normalen Wetterverhältnissen rund 23 Sm. Die Lichtquelle ist so stark bemessen, dass die Leuchtweite auch bei weniger sichtigor Luft (ungefähr an 300 Tagen im Jahre) der Sichtweite gleich ist. Der Bau des Leuchtfeuers ist so weit vorgeschritten, dass voraussichtlich Mitte Juni d. Js. das Feuer zunächst probeweise und etwa 14 Tage später endgültig in Betrieb genommen werden kann. Während des Probedienstes sind Störungen zu erwarten. Es wird daher das alte Leuchtfeuer während dieser Zeit in Betrieb gehalten werden. Der Tag der endgültigen Inbetriebnahme des Feuers und der Auslöschung des alten Feuers wird später bekannt gemacht werden. Nach Auslöschung des alten Feuers wird der jetzige Leuchtthurm abgebrochen.

(Nachr. f. Seef.)

Dem statistischen Bericht des **Seemannsamtes Bremen** vom Jahre 1901 entnehmen wir, dass der Bestand der Bremischen Seeschiffe Ende 1901 263 Segelschiffe mit einer Besatzung von 3076 Personen und 338 Dampfschiffe mit einer Besatzung von 13 581 Personen, zusammen 601 Schiffe mit einer Besatzung von 16 657 Personen (einschl. Capitäne) gegen 578 Schiffe im Vorjahre mit 15 084 Personen (einschl. Capitäne) betrug. An- und abgemustert wurden von den Seemannsämtern Bremen, Bremerhaven und Vegesack 49 230 Personen gegen 49 228 Personen im Vorjahre. Angemustert wurden 15 901 Personen, nachgemustert 9926 Personen, zusammen 25 827 Personen gegen 25 847 Personen im Vorjahre. Von diesen 25 827 An- resp. Nachgemusterten waren: 24 928 Per-

sonen durch 1344 Verhandlungen für Bremer Schiffe und 899 Personen durch 236 Verhandlungen für sonstige deutsche Schiffe. Abgemustert wurden 23 403 Personen gegen 23 381 Personen im Vorjahre. Von diesen waren 22 495 Personen für Bremer Schiffe und 908 Personen für sonstige deutsche Schiffe. Es desertirten insgesammt 1380 Personen, und zwar: Steuermann 1, Bestmann 1, Bootsmann 1, Zimmerleute 7, Köche 16, Steurer 5, Segelmacher 4, Matrosen 158, Leichtmatrosen 83, Jungen 93, Aufwärter 257, Aufwärterin 1, Proviant- und Zahlmeister 1, Maschinist 1, Maschinistenassistenten 4, Heizer etc 134, Kohlenzieher 613, davon 210 in Bremerhaven und 674 in New-York. Sterbefälle kamen 107, Geburten 6 vor. Heimgeschafft wurden 35 hülfsbedürftige Seeleute. Die mittlere Monatsheuer betrug im Jahre 1896 Mk. 54,30, 1897 Mk. 55,55, 1898 Mk. 56,50, 1899 Mk. 57,40, 1900 Mk. 59,33, 1901 Mk. 60,81. Den Seemannsämtern wurden angezeigt: an Unfällen auf deutschen Schiffen 944, davon auf bremischen Schiffen 928. Von den Unfällen wurden betroffen: auf Segelschiffen 160, auf Dampfschiffen 784 Personen. Von den Unfällen auf Dampfschiffen entfielen auf das Deckpersonal 290, auf das Maschinenpersonal 304, auf das Küchen- und Aufwärterpersonal 152. Bei den Seemannsämtern gelangten 140 Fälle zur Untersuchung und wurden hierbei 490 Personen zu Protocoll vernommen. Klagesachen wurden gegen 398 Personen anhängig gemacht. Von den Seemannsämtern wurden erkannt: Geldbusse gegen 232 Personen, im Unvermögensfalle auf Haft gegen 3 Personen. Berufung gegen den Bescheid der Seemannsämter legten ein 39 Personen, dem Gerichte direct überwiesen (ohne die Desertionsfalle) 124 Personen.

Germanischer Lloyd. Nach den Listen des Germanischen Lloyd sind in der Zeit vom 1.—31. Januar 1902 und 1901 folgende Seeschäden gemeldet worden:

	Dampfer 1902	Segler 1902	Dampfer 1901	Segler 1901
Totalverluste	31	58	27	80
Beschädigungen ...	407	182	531	288

Nach Flaggen geordnet gingen im Januar 1902 folgende Schiffe verloren:

Flaggen	Dampfer	Segler	Flaggen	Dampfer	Segler
amerikanische	4	13	niederländische	2	—
britische	12	20	norwegische	1	6
dänische	1	—	portugiesische	—	2
deutsche	3	4	russische	—	3
französische	1	5	schwedische	2	1
italienische	—	3	spanische	2	—
japanische	1	—	unbekannte	1	1
			zusammen	31	58

Kleine Mittheilungen.

Auszeichnungen. Der Kaiser verlieh dem Generaldirector der Hamburg-Amerika Linie, Herrn Ballin, den Rothen Adlerorden II. Cl. mit der Krone, dem ersten Vorsitzenden des Aufsichtsraths, Herrn Tietgens, den Rothen Adlerorden III. Cl.; dem Präsidenten des Norddeutschen Lloyd, Herrn Plate, und dem Generaldirector, Herrn Dr. Wiegand, den Kronenorden II. Cl. mit Brillanten.

* * *

Die Blätter veröffentlichen folgende Ordre des Kaisers, datirt: Berlin, den 1. März.

Nachdem durch eingehende Versuche die militärische Brauchbarkeit des funken-telegraphischen Systems Slaby-Arco erwiesen worden ist, bestimme Ich, dass dieses System an Bord Meiner Kriegsfahrzeuge, wie auch bei den Küstensignalstationen bis auf weiteres ausschliesslich Verwendung finden soll. Wilhelm I. R.

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 17. März. Nach Erledigung der Eingänge beschliesst die Versammlung die in Aussicht gestellte Vorführung eines Bootsdavits durch Herrn Hammar am 7. April entgegenzunehmen, ebenso herrscht Uebereinstimmung, am 24. März den Vortrag des Mitgliedes Herrn Aargard in Gemeinschaft mit den Mitgliedern des Vereins Deutscher Seeschiffer entgegenzunehmen und als ersten Punkt auf die Tagesordnung zu stellen. Sodann hält der Assistent der Seewarte, Herr Capt. Meyer einen ebenso eingehenden wie beachtenswerthen Vortrag über Segelhandbücher. Er gliedert seine Darlegungen in verschiedene Abschnitte. In erster Linie giebt er einen geschichtlichen Rückblick der Segelhandbücher im Allgemeinen bis zur Gegenwart, dann erwähnt er ihren Zweck und ferner das Material, welches sie heute enthalten und welches sie, ohne an Werth Einbusse zu erleiden, missen könnten. Mit grosser Aufmerksamkeit werden seine Angaben über die Wirkung des Windes auf Strömungsverhältnisse und über den Werth der Flaschenposten entgegengenommen. An den Vortrag schliesst sich eine Discussion, in der im Grossen und Ganzen der Standpunkt des Vortragenden insofern getheilt wird, als die bestehenden Segelhandbücher für die Führer von Dampfschiffen zu umfangreich sind. Ein Mitglied bezeichnet in zwar sehr scharfer aber nicht ungerechter Weise, die vielen überflüssigen Mittheilungen und Angaben, als nutzlosen Wust, der besonders von jungen Schiffsführern eher schädlich als nützlich empfunden wird. Ein anderes Mitglied glaubt, dass selbst für Segelschiffs-Capitäne die heutigen Segelhandbücher zu viel enthalten, um den Zweck zu erfüllen, für den sie geschaffen sind. Unter der Berücksichtigung der vorgebrachten Einwände, findet folgender Antrag Grywasz einstimmige Annahme:

»Der Nautische Verein zu Hamburg hält die Bearbeitung von Segel-Handbüchern, die ausschliesslich für die Dampferfahrt zugeschnitten sind, für sehr erwünscht«.

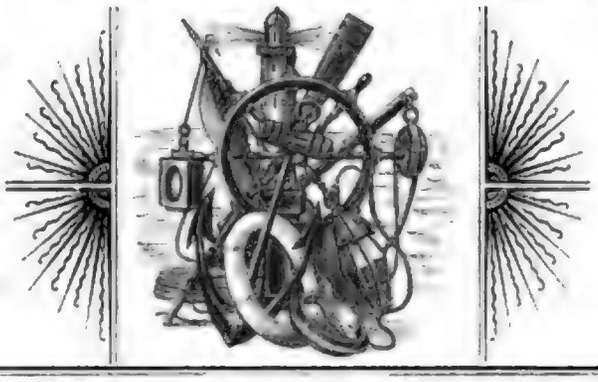
Der **Verein Deutscher Capitäne und Officiere der Handelsmarine zu Hamburg** schreibt: Durch das eingegangene Schreiben eines Mitgliedes wird die Frage angeregt, in welchem Umfange die mit der Verwaltung des Proviants beauftragten bezw. als Verwalter angemusterten Officiere von der Rhederei zum Ersatze der durch Diebstahl, Verschulden dritter Personen oder sonstwie verloren gegangener Ausrüstungsgegenstände herangezogen werden können. Die Besprechung bestätigt, dass die Verwalter in vielen Fällen sich die Inanspruchnahme gefallen lassen, um nicht ihre Stellung zu verlieren, dass eben gerade dadurch Härten sich entwickelt haben, auf deren mögliche Beseitigung die Aufmerksamkeit der Rhedereien unter allen Umständen hingelenkt werden muss. Es wiederholen sich gerade auf den in tropischen Gegenden verkehrenden Schiffen die Fälle, dass die Verwalter kürzere Zeit durch Krankheit verhindert werden, ihren Dienst selbst zu versehen und gerade während solcher Zeit der mangelnden Aufsicht beginnen die Verluste. Die Rhedereien müssen wissen, dass für solche Verluste eine rechtliche Verantwortlichkeit des Verwalters nicht bestehen kann und wenn man gleichwohl denselben zum Ersatze heranzuziehen versuchen würde, so müsste das als ein Missbrauch der wirthschaftlichen Macht erscheinen. Die Besprechung führt dazu, dass in eine Prüfung der thatsächlichen Unterlagen eingetreten werden soll, um im Einvernehmen mit den Rhedereien, wenn solches zu erreichen ist, eine Besserung herbeizuführen. Es wurde darauf in die Besprechung der Unterstützung solcher Mitglieder eingetreten, die abgemustert von ihrem Schiffe, in eine Krankheit verfielen. Dieselben wären, da die Gagen der Schiffsofficiere noch immer nicht so wären, dass an eine Ersparniss gedacht werden könnte, vollständig hülflos und der bittersten Noth preisgegeben. Die Versammlung bezeichnet desshalb die Einrichtung einer Krankenkasse als eine sehr nothwendige und segensreiche und ersuchte den Vorstand, dahingehende Schritte zur Vorbereitung zu thun.

Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer
zu Hamburg.
(Geschäftsführender Verein, Steinhöft 1.)

Seeschiffer-Verein „Weser"
in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin"
in Stettin.



Schiffer-Gesellschaft
in Lübeck.

Verein
Flensburger Seeschiffer
in Flensburg.

Seeschiffer-Verein
in Danzig.

Während in letzter Nummer nur kurze Mittheilungen über den **Verbandstag**, seine Betheiligung und seinen Werth für ein weiteres, nutzbringendes Zusammenarbeiten der Einzelvereine und Mitglieder untereinander gemacht sind, scheint es doch erwünscht, an dieser Stelle noch etwas näher auf die hinter uns liegenden Verhandlungen einzugeben. Und zwar umsomehr, als doch nur ein kleiner Bruchtheil der Mitglieder aller Einzelvereine Theilnehmer des letzten Verbandstages waren.

Zunächst soll hier auf eine Bemerkung aufmerksam gemacht werden, die Herr Geh. Ober-Reg.-Rath v. Jonquières gelegentlich der Discussion über das Gesetz betr. die Untersuchung von Seeunfällen fallen lies. Der Hamburger Verein hatte einen Antrag eingebracht, und der Wortlaut desselben gab mehreren Mitgliedern Anlass zu Aeusserungen. Dieser Umstand veranlasste Herrn Geh. Rath v. Jonquières zu der Bemerkung: die Vereine möchten weniger Werth auf den Wortlaut als auf den Sinn ihrer Anträge legen. Denn der Regierung komme es nur darauf an die Ansichten der praktischen Kreise zu erfahren nicht aber schön formulirte Anträge zu hören. Das ist ein Gesichtspunkt, den der Vorsitzende des Hamburger Vereins schon wiederholt und nachdrücklich bei Gesetzesberathungen ausgesprochen hat. Mögen die Anträge noch so kurz und knapp gefasst sein, Niemand wird annehmen wollen, dass sie, falls ihr Sinn der Regierung passt, von dieser in der vorgelegten Form gebilligt werden; was übrigens auch ganz nebensächlich ist.

Dann ein anderes Moment. Als von dem Vertreter des Flensburger Vereins beantragt war, den Reichscommissar bei Seeämtern hinfort nicht mehr aus den Kreisen inaktiver Marineofficiere zu stellen, wies ein Mitglied darauf hin, dass derartige Vorschläge besser garnicht vorgebracht würden, da sie, ohne jede Aussicht auf Erfüllung, nur geeignet seien, das Band, das die Handelsmarine mit der Kriegsmarine verbindet und verbinden müsse, zu lockern. Das Bestreben deutscher Capitäne und Schiffsofficiere müsse stets sein, mit den Seeofficieren der Kaiserlichen Marine Hand in Hand zu arbeiten, nicht aber Maassregeln in Vorschlag zu bringen, die offensichtlich gegen den Stand der Seeofficiere gerichtet seien. Diese Worte fanden nicht nur ein lebhaftes Echo bei dem anwesenden Vertreter des Reichs-Marine-Amts, Herrn Capt. z. See Schmidt, sondern sie wurden auch von den weitaus meisten Anwesenden durch lauten Beifall belohnt. Grade dieser letztere Umstand ist es, der Anlass giebt, den Zwischenfall hier zu erwähnen. Dass es nur im Interesse unserer Mitglieder liegen kann und auch stets bleiben wird, wenn sie jede Reibung mit den Angehörigen der Kaiserl. Marine vermeiden, ist so klar, dass man es kaum noch zu erwähnen braucht, wohl aber werth zur Verbreitung unter die Mitglieder, ist der Eindruck, den die obenstehenden Worte eines Mitgliedes auf die Versammlung machten.

Immerhin ist zu begreifen, wenn der Vertreter des Flensburger Vereins, jenen Antrag stellte, der eben bezweckte, Marineofficiere als Inhaber der Reichscommissarstellen auszuschliessen. Der Herr Antragsteller, als Organ seines Vereins, handelte unter den Eindruck der trüben Erfahrungen, die grade die Flensburger Capitäne in den letzten Jahren durchgemacht haben. Trotzalledem sollte man doch nicht so weit gehen, einen ganzen Stand zu bekämpfen, wenn einer seiner Angehörigen nicht verstanden hat, sich Vertrauen in den Kreisen deutscher Capitäne und Schiffsofficiere zu erwerben.

(In nächster Nummer werden die Betrachtungen event. fortgesetzt werden.)

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.

Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1902. No. 13. Hamburg, den 29. März. XXXIX. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Die Beseitigung der Haftung des Rheders für Collisionsschäden — Verkehr auf den vom Reiche subventionirten Dampferlinien. — Stapelläufe deutscher und britischer Werften. (Februar 1902.). — Mittheilungen von nautischem Interesse etc. — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Beim Schluss des ersten Quartals (No. 13) machen wir unsere geehrten Abonnenten darauf aufmerksam, dass wir die unverweigerte Annahme der nächsten Nummer des II. Quartals (14) als Fortsetzung ihres Abonnements ansehen. Die Verlagshandlung.

Auf dem Ausguck.

In Egg Rock bei Egg Harbour (Jersey) dient seit Kurzem als **Nebelsignal** eine 15 m **unter dem Wasserspiegel** versenkte und durch Electricität in Bewegung gesetzte Glocke, die einen zwar gedämpften aber weit vernehmbaren Ton erzeugen soll. Es sind Versuche im Gange, durch unterseeische Alarmsignale Verständigungen auf grosse Entfernungen zu erzielen. Auch die im vorigen Jahre in Boston angestellten Probeversuche sollen wegen ihres vielversprechenden Resultats fortgesetzt werden. Es handelte sich bei den Experimenten in Boston darum, durch den je nach der Entfernung wechselnden Klang zweier Glocken, die an jeder Seite der Hafeneinfahrt unter Wasser versenkt waren, die jedesmalige Position des Hörers zu bestimmen. Es war angenommen, dass sich ein Schiff auf dem richtigen Curs befindet, wenn der Klang beider Glocken gleichzeitig wahrnehmbar ist. Diese uns von einem Mitarbeiter übermittelte Nachricht ruft den Vortrag in Erinnerung, den Herr Regierungsrath Körte im vorigen Jahre auf dem Nautischen Vereinstag hielt. Der Redner verbreitete sich zunächst über Versuche mit unterseeischen Signalen, die, bereits im Jahre 1824 mit ungeahntem Erfolg gemacht, ihn 1900 zur Wiederholung dieser Experimente auf dem Müggelsee veranlasst haben. Hierbei hat sich u. A. herausgestellt, dass der im Wasser entstandene und fortgepflanzte Klang sehr characteristisch ist, und zwar eigenthümlich knapp, kurz und trocken, ohne jeden Nachklang. Er fand ferner, dass nicht sowohl Glocken, sondern auch andere metallene Schallgeber, namentlich angeschlagene Eisenstangen sich vortrefflich zur akustischen Mittheilung eignen und dass als Empfänger auch beliebig geformte metallene Hohlkörper ohne membranartigen Verschluss, ohne merklichen Unterschied in der Wirkung dienen können. Auch die mit einer Sirene angestellten Versuche fielen zur Zufriedenheit aus, denn man hörte ihren Ton ungefähr so weit, als es die Abmessungen des Müggelsees überhaupt zuliessen. Herr Regierungsrath Körte, nachdem er noch die dasselbe Ziel verfolgenden Versuche eines amerikanischen Professors erwähnt hatte, schloss seinen mit grosser Aufmerksamkeit entgegengenommenen Vortrag mit der Bitte an die Versammlung, »der Sache weiter Aufmerksamkeit zu schenken«. Ob und wie weit dieses Ersuchen Berücksichtigung gefunden hat, entzieht sich unserer Beurtheilung; in die Oeffentlichkeit sind Mittheilungen über erneute Versuche nicht gedrungen. Oder sollte es doch der Fall sein, dann wäre eine Verbreitung in weitere Kreise sehr wünschenswerth.

* * *

Zur Seeamts-Verhandlung über den **Untergang** des **Oldenburger Dampfers »Huelva«** erhalten wir folgendes Schreiben:

Digitized by Google

Mit grossem Interesse und staunender Verwunderung haben wir in der letzten Nummer Ihrer Zeitschrift den Bericht über die Seeamts-Verhandlung des verschollenen Oldenburger Dampfers »Huelva« vor dem Seeamt in Brake gelesen. Wir sowohl — die Erbauer der »Huelva« — als auch mit uns alle sachverständigen Leser des Artikels werden sich fragen: Wie ist es möglich, dass der Herr Reichscommissar der Meinung Ausdruck geben konnte, dass die »Huelva« ihre Wasserballasttanks hätte gefüllt haben müssen bei einer Schwergut-Ladung, um sicher über See zu gehen?

Man füllt doch nur die Ballasttanks, wenn das Schiff mit homogener Ladung oder mit Decksladung rank werden würde, aber doch nie, wenn das Schiff mit Schwergut beladen seine Räume nicht annähernd gefüllt hat. Man würde dadurch nur das Schiff noch steifer, also unbequem in See machen, während es doch eine allgemein bekannte Thatsache ist, dass ein nicht zu steifes oder etwas rankes Schiff ein bequemes Seeschiff ist. Beispielsweise sind die Schiffe, welche mit grosser Deckladung fahren, wie die grossen modernen Holzschlepper, mit solcher Ladung die bequemsten Schiffe bei schlechtem Wetter.

Dass die »Huelva« aber mit einer Schwergut-Ladung von 562 T. Salz und nur 18 T. Wein ausser den 60 T. Kohlen und Speisewasser ohne gefüllte Ballasttanks rank gewesen sei, wird wohl keiner behaupten, der die Dimensionen des Schiffes, — 145′ Länge zwischen den Perpendikeln, 23′ 3″ Breite und 17′ Seitenhöhe, ohne weitere Aufbauten als nur ein Deckhaus für einige Wohnräume — zu beurtheilen weiss.

Was nun weiter das Gewicht der Ladung der Kohlen und des Speisewassers im Tank unter der Maschine, im Ganzen 640 T., im Verhältniss zur Register-Tonnage der »Huelva« betrifft, so möchten wir doch dem Herrn Reichscommissar ins Gedächtniss rufen, dass es durchaus nichts Seltenes ist, dass moderne Schiffe, die mit allen Chikanen für kleine Register-Tonnage gebaut sind, das dreifache und sogar das vierfache der Netto-Register-Tonnage an Schwergut tragen, wie an unzähligen Beispielen erwiesen werden kann. Das Bestreben der Schiffbauer geht ja doch dahin, an Hand der Vermessungsvorschriften die Tonnage zu verkleinern bei möglichst grosser Tragfähigkeit. Die Zeit der alten Segelschiffe, die nach altem geheiligten Brauch das $1^1/_2$ fache ihrer Netto-Register-Tonnage an Schwergut tragen durften und mussten, ist längst vorbei: es sollte aber auch die Zeit vorbei sein, die den Herren, welche ähnliche Fragen wie den Fall »Huelva« zu begutachten haben, diese alten vergessenen Verhältnisse noch vorschweben lässt.«

Lübeck, 18. März.

Schiffswerft von Henry Koch.

* * *

Die deutsche Auswanderung im Jahre 1901. Der im Reichstage ausgegebene Bericht über die Thätigkeit der Reichscommissare für das Auswanderungswesen während des Jahres 1901 widerlegt die in den letzten Monaten vielfach verbreitete Ansicht, dass die deutsche Auswanderung im vorigen Jahre in Folge der ungünstig gewordenen wirthschaftlichen Verhältnisse eine erhebliche Steigerung erfahren habe. Im Gegentheil zeigt sich, dass im ganzen Berichtsjahr die Auswanderung reichsdeutscher Personen so gering gewesen ist, wie in keinem Jahr seit 1871. Es sind nämlich insgesammt über deutsche und fremde Häfen nur 22 073 Deutsche ausgewandert. Das ist weniger als ein Zehntel des im Jahre 1881 erreichten Maximums und auch gegenüber dem Vorjahre ein Minus von 236 Personen. Wenn trotzdem Bremen und Hamburg in den letzten Monaten eine ausserordentlich starke Zunahme der Auswanderer meldeten, so liegt das an der Thatsache, dass diese beiden Welthäfen aus dem weitesten Hinterland, insbesondere aus Russland, Oesterreich und Ungarn die Auswanderer über das Meer befördern. Bremen allein haben in diesem einen Jahre mehr als 100 000 ausländische Auswanderer passirt und die Gesammtzahl der im Jahre 1901 über deutsche Häfen beförderten ausländischen Auswanderer betrug 167 000. Wenn wir nur die reichsdeutschen Auswanderer in Betracht ziehen und deren Vertheilung über die verschiedenen Ziele prüfen, so zeigt sich im letzten Jahre wieder ganz besonders stark das Ueberwiegen der Auswanderung nach den Ver. Staaten, die von den 22 000 deutschen Auswanderern nicht weniger als 19 500 aufnahmen. Sehr schlecht weggekommen ist im Berichtsjahr Südamerika, indem nur 402 deutsche Auswanderer Brasilien und 271 andere Theile von Süd- und Mittelamerika aufsuchten; und zwar gingen speciell nach dem südbrasilischen Staate Santa Catharina, der die grössten deutschen Ansiedelungen umfasst, 280 Personen, nach dem Nachbarstaat Rio Grande do Sul 86, nach Argentinien 231 Personen. Ganz ins Stocken gekommen ist in den beiden letzten Jahren die Auswanderung nach Asien, das allerdings nie mehr als 260 deutsche Auswanderer in einem Jahre aufgenommen hat: im letzten Jahre waren es aber nur 6 Personen. Auch nach Afrika, wohin sich Mitte der neunziger Jahre rund 1000 deutsche Auswanderer wandten, gingen im letzten Jahre nur 55, davon 42 nach dem Kaplande. Etwas zugenommen gegen die drei letzten Jahre hat die Auswanderung nach Australien; diesen Erdtheil wählten 217 deutsche Auswanderer als Ziel. Von den einzelnen deutschen Landestheilen stellte die Provinz Posen den relativ bei weitem grössten Procentsatz der Auswanderer. Trotz ihrer verhältnissmässig geringen Bevölkerung lieferte sie mehr als 10 Procent der ganzen deutschen Aus-

wanderung. Sehr gering war dagegen im Verhältniss die Auswanderung aus Sachsen, Schlesien, Hessen-Nassau, Rheinland und Westfalen. Dem Beruf nach gehörten von den Auswanderern 7500 der Landwirthschaft, 6000 der Industrie an, 2200 waren Dienstboten und 1900 kamen aus dem Handelsgewerbe. Ist auch im Berichtsjahre die Zahl der deutschen Auswanderer so gering wie seit Jahrzehnten nicht, so lassen die Mittheilungen der beiden grossen deutschen Auswandererhäfen aus den letzten beiden Monaten doch erkennen, dass jetzt auch die deutschen Auswanderer beginnen, wieder einen grösseren Procentsatz der gesammten Auswanderung zu stellen, die sich in diesen Monaten ausserordentlich vermehrt hat. Jede Zunahme der deutschen Auswanderung macht aber die nationale Pflicht dringender für ihre Lenkung im nationalen, Interesse zu sorgen und darauf bedacht zu sein, dass die auswandernden Deutschen ein feste Stütze des deutschen Volksthums und der deutschen wirthschaftlichen Beziehungen jenseits der Meere bilden. Auch die Thatsache, dass im letzten Jahre wieder fast die Gesammtheit der deutschen Auswanderer sich nach den Vereinigten Staaaten gerichtet hat und auf ein so bedeutendes Siedelungsgebiet wie Südbrasilien nur ein verschwindend kleiner Theil gekommmen ist, lässt die Dringlichkeit dieser Aufgabe erkennen. Um so erfreulicher ist es, dass ihre Lösung durch die Schaffung einer Reichs-Auskunftsstelle für die Auswanderer jetzt näher gerückt ist.

* * *

Der **amerikanische** Richter De Haven San Francisco, hat zum Schutz eines an Bord des Schiffes »Isoquois« **verletzten Matrosen** gegen dessen Rhederei ein **Urtheil** gefällt, das wegen seiner principiellen Bedeutung und wegen seines Aufsehens in amerikanischen Schiffahrtskreisen verdient, weiter verbreitet zu werden. Matthew Bridges, der Name des Matrosen, stürzte am 23. Februar in der Nähe von Cap Horn, auf der Reise von New-York nach San Francisco, beim Segelbergen an Deck und erlitt, neben verschiedenen zwar schmerzhaften aber nicht gefährlichen Contusionen, einen doppelten complicirten Beinbruch. Der Behandlung des Capitäns gelang es, alle Verletzungen zu heilen, aber trotz aller erdenklichen Mühe war es ihm nicht möglich, das gebrochene Bein wieder in seine natürliche Lage zu bringen. Da sich zur Zeit des Unfalls das Schiff etwa 480 Seemeilen SW von Port Stanley befand, dem nächsten Orte, wo ärztliche Hilfe erhalten werden konnte, ein Anlaufen dieses Hafens aber wegen der unbeständigen Winde mit einem grösseren Zeitverlust verbunden war, unterbrach der Capitän seine Reise nicht, sondern segelte direct nach San Francisco. Dort wurde dem noch immer bettlägerigen Matrosen am 7. Mai, einige Tage nach der Ankunft, das verletzte Bein amputirt. Der Kranke strengte gegen den Capitän eine Klage mit dem Resultate an, dass der Rheder zu 3000 Dollar Schadensersatz verurtheilt wurde. Den festgesetzten Schadensersatz erklärt der Richter damit, dass der Matrose noch im Stande sei, leichtere Arbeiten zu verrichten, anderenfalls würde das Urtheil auf 12 000 Dollar gelautet haben. De Haven begründet diesen Urtheilsspruch u. A. mit folgenden Worten: »Ich kann mich nicht auf den Standpunkt stellen, dass Zeitersparniss und event. eintretende Gefahren für die Ladung Factoren sind, die es rechtfertigen, einem im Dienste des Schiffes verletzten Seemann ärztliche Hilfe, sofern sie nothwendig und erreichbar ist, zu verweigern«.

* * *

Die Wasserstrassen im europäischen Russland umfassen nach den neuesten amtlichen Messungen insgesammt 108 850 km, von denen jedoch nur 74 000 km befahrbar und von diesen nur 48 885 km für Schiffahrt geeignet und der Rest aber nur theilweise flössbar ist. Die Länge der schiffbaren Canäle ist 804, jene der canalisirten Flussläufe 1044 km. Am reichsten ist das Wolga-Gebiet mit nutzbaren Wasserstrassen ausgestattet, deren Länge mit nahezu 50 Procent der Gesammtlängen angenommen wird. Die Dauer der Schiffahrtssaison variirt, je nach der geographischen Lage und den klimatischen Verhältnissen der verschiedenen Gegenden; im Newa-Gebiete sind es durchschnittlich pro Jahre 158 bis 200 Tage, desgleichen für die Ladoga- und Onegasee; im Niemen-Gebiete 221 bis 240 Tage, im östlichen Dwina-Gebiete 203 bis 244 Tage und im nördlichen Dwina-Gebiete 156 bis 190 Tage. Durch den Bau des grossen, die Ostsee mit dem Schwarzen Meere verbindenden circa 1400 km langen Riga-Cherson-Canales erhält das Wasserstrassennetz einen bedeutenden Zuwachs. Der durchschnittliche Waarenverkehr innerhalb der letzten fünf Jahre ergab eine Bewegung von rund 24 000 T. im Gesammtwerthe von 1 114 000 000 Frcs. mit Inbegriff von 9 000 000 T. mit Flössen beförderter Güter. Es stehen gegenwärtig 35 521 Fluss- u. Binnensee-Dampfer im Betriebe, welche 5,5 Procent der früher angeführten Tonnenzahl und 20,3 pCt. des Güterwerthes beförderten. Der Waarengattung nach entfallen 40 pCt. auf den Transport von Bauhölzern, 17 pCt. auf jenen von Brenn- und sonstigen Nutzhölzern; der Verkehr von Cerealien betrug 16 pCt., von Petroleum und dessen Abfällen 11 pCt., von Eisen 15 pCt., von Steinkohlen 0,6 pCt., der Rest entfällt auf Zucker, Spirituosen, Hanf, Wolle und Fische. N. N.

Die Beseitigung der Haftung des Rheders für Collisionsschäden.

Unter diesem Titel hat der auch in nautischen Kreisen wohlbekannte Secretär der Handelskammer zu Hamburg und des Vereins Hamburger Rheder,

Herr Dr. Gütschow, eine Abhandlung*) veröffentlicht, deren Studium jedem Rheder, Assecuradeur und Juristen dringend zu empfehlen ist. Mit unerbittlicher Logik wird in klarer überzeugender Sprache nachgewiesen, dass die beschränkte Haftung des Rhoders für die durch Verschulden seiner Angestellten Dritten zugefügte Schäden keine unumstössliche Forderung des Rechts sei.

Hauptsächlich beschäftigt sich der Verfasser mit den in vier Conferenzen gestellten Anträgen des »Comité maritime international« zum Collisionsrecht und der Rhederhaftung. Diese Vorschläge sollen der nächsten Conferenz, die bekanntlich in Hamburg tagen wird, zur Genehmigung vorgelegt werden. Auf die Wiedergabe ihres Wortlauts muss verzichtet werden. Es muss genügen, wenn hier erwähnt wird, dass Dr. Gütschow, nachdem er Bedenken gegen die vorgeschlagene Haftung der Rheder für Zwangslootsen, für Schlepper und für Kriegsschiffe ausgesprochen hat, Kritik übt, »dass der Entwurf über die Frage, bis zu welchem Umfange der Rheder für durch Verschulden seiner Angestellten verursachte Collisionsschäden zu haften habe, eine Entscheidung nicht trifft, dieselbe vielmehr im Art. II dem Recht der einzelnen Staaten überlässt.« Und bei diesem Beschluss wird angesetzt, um zunächst nachzuweisen, dass eine Einigung des Comité in den Nebenpunkten bedeutungslos ist, wenn in diesem Hauptpunkt keine Uebereinstimmung erzielt werden kann.

Im Rahmen einer kurzen Besprechung können wir natürlich nicht auf alle Beweisgründe eingehen. Es muss genügen, wenn mit Ausnahme derjenigen Punkte, zu denen besondere Stellung genommen werden soll, nur der Weg gezeigt wird, den Dr. Gütschow beschritten hat, um schliesslich mehrere dem Comité zur Berücksichtigung empfehlende Vorschläge zu stellen. Er entledigt sich dieser Aufgabe durch ein näheres Eingehen auf folgende Themata, die er nacheinander bespricht:

Nothwendigkeit der Prüfung der inneren Begründung der Rhederhaftung. Begründung derselben aus der Haftung des Unternehmers für Verschulden seiner Angestellten. Bürgerliches Gesetzbuch § 831. Widerspruch der beschränkten Haftung mit dieser Theorie. Unterscheidung zwischen fortune de mer und fortune de terre nicht zutreffend. Beschränkte Haftung der Dockgesellschaften in England. Begründung aus der Gefährlichkeit des Betriebes. Haftpflicht-Gesetz. Begründung aus der Rücksicht auf die Sicherheit der Schiffahrt. Begründung aus jahrhundertelanger Rechtsüberzeugung. Practische Nachtheile der Rhederhaftung. Nutzlose Processe. Versicherung. Durch Beseitigung wird materiell nichts geändert. Der Verkehr verlangt einfaches Recht. Daher Beseitigung der Haftung. Beseitigung der Haftung für eigenes nautisches Verschulden. Beseitigung der Beschränkung der Rheder-Haftung. Frachtvertrag. Beseitigung der Haftung des Rheders für nautisches Verschulden und für Baraterie, im Uebrigen Beschränkung der Vertragsfreiheit.

Bei dem Punkt »Begründung aus der Rücksicht auf die Sicherheit der Schiffahrt« (S. 19) möchten wir etwas verweilen.

Zweifellos muss dem Verfasser Recht gegeben werden, wenn er ausspricht, dass die Beseitigung der Rhederhaftung für Collisions-Schäden nicht dazu beitragen wird, das Pflicht- und Verantwortungsgefühl der Schiffsführer für das ihnen anvertraute Gut, ihr Schiff, herabzumindern. Ein Einwand, der schon gegen die Idee erhoben wurde, als im Juli 1899 Dr. Gütschow in einer Anlage zum Bericht des Vereins Hamburger Rheder die Abschaffung der Haftung anstrebte. Die Aufgaben des Schiffsführers, der zwar für nautische Vergehen in der Regel nicht mit seinem Vermögen haftbar gemacht wird, (gesetzlich aber sehr wohl möglich) bleiben, unbekümmert um die Schadensersatzfrage bei Collisionen, die gleichen. Ebenso wie heute, wenn er sich eine Pflichtverletzung zu Schulden kommen lässt, seine Stellung erschüttert wird und ebenso wie ihm heute bei grober Fahrlässigkeit die Befugniss zur Ausübung des Gewerbes entzogen werden kann, wird es auch bleiben, wenn die Haftung der Rheder bei Collisionsfällen abgeschafft würde; also jeder Rheder seinen eigenen Schaden deckt. Jene Cautelen sind eine genügende Bürgschaft.

Aber ein anderes Moment, das Dr. Gütschow unberücksichtigt gelassen hat, kommt noch in Betracht.

Bezweifeln wir auch, wie gesagt, nicht, dass durch Beseitigung der Rhederhaftung für Collisionsschäden das Pflicht- und Verantwortungsgefühl der Schiffsführer im Allgemeinen von diesen weniger ernst als bisher genommen wird, so muss doch zunächst darauf hingewiesen werden, dass der Begriff »Pflichtverletzung« recht dehnbar ist und von den einzelnen Rhedereien sehr verschieden beurtheilt wird. Während der Capitän in einer Rhederei schon seiner Stellung verlustig geht, wenn sein Schiff nur eine kleine, für die Rhederei garnicht einmal mit Unkosten verbundene, aber vielleicht durch ihre Begleitumstände in weiteren Kreisen bekannte Havarie erleidet, erhält er sich in einer anderen seine Stellung auch dann noch, wenn sein Schiff verloren geht. Wir haben eben grosse und kleine Rhedereien. Eine grosse, ganz besonders, wenn sie Passagiere befördert, ist ungleich strenger in der Beurtheilung der Handlungsweise ihrer Angestellten, wie etwa ein Rhedereiwesen, dessen Capitäne Schiffspartner sind.

Ebenso wie die von den einzelnen Rhedereien an ihre Angestellten gestellten Ansprüche von einander abweichen, ist aber auch die practische Ausbildung in ihrem Dienst durchaus bei beiden verschieden. Wir meinen die Lehrjahre, ehe Jemand

*) Verlag von L. Friederichsen & Co., Geographischer und nautischer Verlag. Hamburg 1902. (Preis ℳ 1.50).

in einer grossen Rhederei vom jüngsten Schiffsofficier zum Schiffsführer heraufrückt, im Gegensatz zu solchen kleinen Betrieben, wo verwandtschaftliche Beziehungen oder andere Rücksichten das Avancement ganz erheblich beeinflussen, wenn nicht bedingen.

Unter den heutigen Verhältnissen haftet der Rheder mit Schiff und Fracht für Collisionsschäden; zwar kann er sich nach den Normal-Conossementen und nach der Harter-Act für nautische Verschulden seiner Angestellten frei zeichnen. Diese Vergünstigung haben aber nur solche Rhedereien, die nicht Selbstversicherung laufen. Und gerade diese, weil sie die grössten Rhedereien mit dem besten Menschenmaterial sind, würden unter Berücksichtigung der vorstehenden Auslassungen nach unserer Meinung benachtheiligt werden, wenn die Haftung des Rheders für Collisionsschäden beseitigt würde. Benachtheiligt allerdings nur indirect aber doch insofern, als ihr Personal, — nicht nur Capitäne, sondern auch Decks- und Maschinenofficiere, Ruder- und Ausgucksleute — weil es vorzüglich geschult und in militärischer Disciplin erzogen ist, gerade Schiffscollisionen durch Vorsichtsmaassregeln vorzubeugen sucht, die auf kleiner in wilder Fahrt befindlichen Fahrzeugen mit ihrer ständig wechselnden Mannschaft nicht mit gleicher Umsicht und Präcision getroffen werden und vielfach auch nicht getroffen werden können. (Siehe »Elbe«—»Chratic«, »Cimbria«—»Sultan«). Soll nun nach dem Vorschlage von Dr. Gütschow, eine Selbstversicherung laufende Rhederei mit Schiffen von grossem Werth den ihr zugefügten Schaden bei einer Collision decken, die vielleicht durch ungenügende Beachtung der Vorschriften des Seestrassenrechts durch ein mit geringer und ungeschulter Besatzung versehenes kleines Fahrzeug verursacht ist, dann wäre sie ohne Frage ungünstiger als heute gestellt, wo der Rheder des schuldigen Schiffes doch wenigstens mit dem Werth seines Schiffes und dessen Fracht für den Schaden haftet.

Dass sich die vorgebrachten Bedenken — übrigens der einzige Einwand, den wir gegen den Gütschow'schen Vorschlag zu erheben haben — aus der Welt schaffen lassen, wenn alle Rhedereien, statt Selbstversicherung zu laufen, ihre Schiffe bei Assecuranz-Gesellschaften versichern, ist allerdings einleuchtend. Ob sie sich zu Gunsten der Beseitigung ihrer Haftung bei Collisionsschäden zu diesem Schritt entschliessen werden, entzieht sich unserer Beurtheilung. Immerhin muss angenommen werden, dass hamburgische unter die Categorie »selbstversichernde Rhedereien« im Princip der Anregung von Dr. Gütschow zustimmen, anders wäre wohl kaum dem 1899er Bericht des Vereins Hamburger Rheder die schon vorhin erwähnte Anlage, welche die Beseitigung der Rhederhaftung bei Collisionsschäden als erstrebenswerth hinstellt, beigefügt worden.

Wenn die Aufmerksamkeit der Leser noch auf einen weiteren Gegenstand gelenkt wird, so geschieht es, um ihnen mit den Worten des Verfassers zu zeigen, auf wie unsicherem Boden die Entscheidungen in Collisionssachen hinsichtlich der Hauptfrage des Verschuldens des einen oder des anderen Schiffes in thatsächlicher Beziehung ruhen. Dr. Gütschow schreibt:

> »Kürzlich hat ein Rechtslehrer an einer Universität Ermittelungen über die Zuverlässigkeit der Schilderungen unvorhergesehener Vorfälle durch einwandsfreie Zeugen veranlasst. Am Ende des Unterrichts hat er einige Eingeweihte veranlasst, einen Streit zu provociren und hat hinterher die anwesenden Studenten über den Vorgang vernommen. Es hat sich herausgestellt, dass die meisten Aussagen durchaus ungenau waren, dass Einige verhältnissmässig wichtige Vorgänge, obwohl sie in nächster Nähe gestanden, unbeachtet gelassen hatten, Andere wieder entschieden Unrichtiges wahrgenommen zu haben glaubten. Und nun stelle man sich vor, dass durch unrichtige Abschätzung der Entfernungen oder unrichtige Auffassung der Manöver des Gegenseglers auf See plötzlich eine Collisionsgefahr entsteht. Mehr instinktmässig als auf Grund ruhiger Ueberlegung, zu der keine Zeit ist, macht der Capitän ein Ausweich-Manöver. Jeder Capitän ist überzeugt, das Richtige getroffen zu haben, schlimmstenfalls legt er sich die Thatsachen möglichst zu seinen Gunsten zurecht. Auch die Wahrnehmungen der übrigen Leute der Besatzung sind durch die Aufregung getrübt, naturgemäss stehen sie aber unter der Auffassung, dass der Gegner die Schuld trage, und machen sich, ohne bewusste Unwahrheit, in ihren vielfachen Erörterungen ein Bild der Vorgänge, wie es dieser Auffassung entspricht, dabei aber unmerklich mehr und mehr von dem wirklichen Sachverhalte abweicht. Nach mehr oder weniger langer Zeit kommt die gerichtliche Verhandlung, bei welcher der Capitän, gegen den sich eigentlich die Beweisaufnahme richtet, der Hauptzeuge ist, und bei der wirklich unbefangene Zeugen kaum je vorhanden sind. An kleinen Modellen sucht sich das Gericht nach den beiderseitigen, vielfach abweichenden Aussagen die Position der Schiffe in den verschiedenen Momenten zu vergegenwärtigen, wobei geringe Abweichungen von der Stellung der Schiffe zu einander, wie sie in Wirklichkeit war, von grösster Bedeutung sein können. Auf Grund dieses Materials muss das Gericht entscheiden, der Besatzung welchen Schiffes, und eventuell in welchem Verhältniss, die Schuld zufällt. Gewiss ist häufig die Sachlage einfacher und gewiss gelingt es häufig sachkundigen Richtern, trotz alledem die Wahrheit zu ermitteln. Nicht minder gewiss aber ist, dass in wenigen anderen Verhältnissen sich der Ermittelung der wirklichen Vorgänge so viele Hindernisse entgegenstellen, wie es in der Regel bei Collisionen der Fall ist, und dass nicht selten die vorsichtige Abfassung des Journals und die sorgfältige Vorbereitung der Verklarung für den Ausgang des Processes entscheidend ist. Unter diesen Umständen ist es nicht auffallend, dass so häufig die Seeämter und die Gerichte, sowie die verschiedenen gerichtlichen Instanzen hinsichtlich der Schuldfrage zu durchaus abweichenden Ergebnissen gelangen, und dass trotz aller Hochachtung vor den Gerichten der Ausgang der Collisions-Processe vielfach als ein Spiel des Zufalls angesehen wird.

Das sind Worte, die allerweiteste Beachtung verdienen und auch von jedem objectiv urtheilenden Seemann unterschrieben werden können.

Verkehr auf den vom Reiche subventionirten Dampferlinien.

Der Verkehr auf den vom Reiche subventionirten Dampferlinien im Jahre 1900 gestaltete sich nach der amtlichen Statistik wie folgt:

I. Linie nach Ostasien und Australien.

Der Gesammtverkehr der beiden Linien — Aus- und Heimreise zusammengenommen — belief sich auf 266 643 t im Werthe von 275 434 000 ℳ, eingerechnet Edelmetalle und Kontanten im Betrage von 58 898 000 ℳ.

Bei dem Vergleiche mit dem Vorjahr, in welchem 190 584 t im Werthe von 180 421 000 ℳ (nicht einbegriffen Edelmetalle und Kontanten im Betrage von 26 211 000 ℳ) befördert wurden, ist zu berücksichtigen, dass im Jahre 1900 die Verdoppelung der Fahrten nach Ostasien in vollem Maasse wirksam geworden ist und in Folge dessen insgesammt 39 Ausreisen und 38 Heimreisen gegen 30 Ausreisen und 26 Heimreisen im Jahre 1899 stattgefunden haben.

Es entfielen auf die Ausreise:
137 641 t im Werthe von 120 833 000 ℳ gegen
100 595 t » » » 78 952 000 » im Jahre 1899,
auf die Heimreise:
129 002 t im Werthe von 154 601 000 ℳ gegen
89 989 t » » » 101 469 000 » im Jahre 1899.

Von den ausgehenden Gütern wurden 27,5% des Gesammtwerths der in den europäischen Häfen aufgenommenen Ladung in Hamburg, 33,7% in Bremerhaven, 24,8% in Antwerpen, 12,4% in Genua, 0,6% in Neapel und 1% in Rotterdam geladen, das erst seit dem Sommer 1900, und zwar nur von den aus Bremerhaven auslaufenden Dampfern der ostasiatischen Linie angelaufen wird. Gelöscht wurden auf der Heimreise in Neapel 2,7%, in Genua 33,7%, in Antwerpen 20,1½, in Amsterdam 2,3%, in Bremerhaven 18% und in Hamburg 22,6% vom Gesammtwerthe.

Deutscher Herkunft waren von den auf der Ausreise beförderten Gütern 85 567 t im Werthe von 69 284 000 ℳ, d. h. 62,2% des Gesammtgewichts und 57,3% des Gesammtwerths der ausgehenden Waaren gegen 60 149 t im Werthe von 46 230 000 ℳ im Vorjahr.

Von den auf der Heimreise beförderten Gütern waren 65 155 t im Werthe von 54 123 000 ℳ, d. h. 50,5% des Gesammtgewichts und 35% der Gesammtwerths für Deutschland bestimmt gegen 47 702 t im Werthe von 41 332 000 ℳ im Vorjahr.

Die ostasiatische Linie nahm an der Beförderung auf der Ausreise und Heimreise zusammengenommen mit 161 147 t im Werthe von 192 767 000 ℳ — auch hier wieder ohne Einrechnung der Kontanten — Theil. Auf die Ausreise entfallen hiervon 89 519 t im Werthe von 86 808 000 ℳ, darunter deutscher Herkunft 54 676 t im Werthe von 48 021 000 ℳ, d. h. 61,1% des Gesammtgewichts und 55,3% des Gesammtwerths der auf dieser Linie beförderten Güter. Von den auf der Heimreise beförderten 71 628 t im Werthe von 105 959 000 ℳ waren 35 957 t im Werthe von 29 857 000 ℳ, d. h. 50,2% des Gesammtgewichts und 28,2% des Gesammtwerthes, für Deutschland bestimmt.

Der Antheil der australischen Linie an der Gesammtbeförderung betrug — ohne Edelmetalle und Kontanten — 105 496 t im Werthe von 82 667 000 ℳ. Hiervon entfielen auf die Ausreise 48 122 t im Werthe von 34 025 000 ℳ, darunter deutscher Herkunft 30 891 t im Werthe von 21 263 000 ℳ, d. h. 64,2% des Gesammtgewichts und 62,5% des Gesammtwerthes der auf dieser Linie beförderten Güter. Von den auf der Heimreise beförderten 57 374 t im Werthe von 48 642 000 ℳ waren 29 198 t im Werthe von 24 266 000 ℳ d. h. 50,9% des Gesammtgewichts und 49,9 des Gesammtwerths, für Deutschland bestimmt.

Der Personenverkehr gestaltete sich, wie folgt:

Ostasiatische Linie.

	1900				1899			
	Classe			Zus. Cl.	Classe			Zus. Cl.
	I	II	III	I-III	I	II	III	I-III
Ausreise	3799	2237	3280	9316	1821	1561	5262	8644
Heimr.	3218	2240	2394	7852	1109	1092	1438	3639
Zus.	7017	4477	5674	17168	2930	2653	6700	12283
Australische Linie.								
Ausreise	1487	1517	3150	6154	1576	1471	2358	5405
Heimr.	1277	1399	2554	5230	1319	1179	2430	4928
Zus.	2764	2916	5704	11384	2895	2650	4788	10333

II. Deutsch-Ostafrikanische Linie.

Der Gesammtverkehr, Ausreise und Heimreise zusammengenommen, belief sich auf 75 417 t im Werthe von 46 770 000 ℳ gegen 81 688 t im Werthe von 47 216 000 ℳ im Jahre 1899. Hierin sind nicht mit eingerechnet Edelmetalle und Kontanten im Betrage von 18 704 000 ℳ im Jahre 1900, 33 618 000 ℳ im Jahre 1899.

Es entfielen auf die Ausreise:
44 185 t im Werthe von 21 148 000 ℳ gegen
41 969 t » » » 23 097 000 ℳ im Jahre 1899.
auf die Heimreise:
31 232 t im Werthe von 25 622 000 ℳ gegen
39 719 t » » » 24 119 000 ℳ im Jahre 1899.

Während also auf der Ausreise der Verkehr der Menge nach gestiegen ist und nur dem Werthe nach etwas nachgelassen hat, zeigt die heimkehrend beförderte Menge eine gewisse Abnahme, die die natürliche Folge der kriegerischen Verwicklungen in Südafrika bildet.

Fast die Hälfte der ausgehenden Güter, nämlich 48,8% vom Gesammtwerthe der Einladungen in den europäischen Häfen, wurde in Hamburg, 12,5% wurden in Amsterdam, 15,5% in Antwerpen, 17,1% in Lissabon 6,1% in Neapel aufgenommen.

Gelöscht wurden auf der Heimreise in Neapel 10,5%, in Marseille 4,6%, in Lissabon 4,1%, in Rotterdam 7,8%, in Hamburg 72,8% vom Gesammtwerthe.

Von den ausgehenden Gütern waren deutscher Herkunft 24 404 t im Werthe von 8 002 000 ℳ, d. i. 55,2% des Gesammtgewichts und 37,8% des Gesammtwerthes der auf der Ausreise beförderten Waaren.

Von den einkommenden Gütern waren für Deutschland bestimmt 15 936 t im Werthe von 12 480 000 ℳ, d. h. 51% des Gesammtgewichts und 48,7% des Gesammtwerths der auf der Heimreise beförderten Waaren.

Der Personenverkehr gestaltete sich, wie folgt:

	1900				1899			
	Classe			Zus. Cl.	Classe			Zus. Cl.
	I	II	III	I-III	I	II	III	I-III
Ausreise	1746	1609	2428	5783	1709	1506	2217	5432
Heimr.	1886	1624	2793	6303	1362	1109	1727	4198
Zus.	3632	3233	5221	12086	3071	2615	3944	9630

Stapelläufe von deutschen und britischen Werften (Februar 1902).

Bestimmung	Grössenverhältnisse	Raumgehalt	Auftraggeber	Erbauer	Name des Schiffes	Classif. Ges.
			a) deutsche Werften.			
FD	280×40'4"×21	—	Deutsche Levante-Linie, Hamburg	Neptun-Werft, Rostock	Patmos	G
K	490×57×25	11000 Dpl.	Russische Kiegsmarine	Howaldtswerke, Kiel	Okeana	
PD	72m×10.3m×4.4m	—	J. F. Braunlich (G. m. b. H.) Stettin	Oderwerke, Stettin	Odin	»
FD	260×38×19'6"	2800 T.Trf.	Hansen & Kloster, Apenrade	Henry Koch, Lübeck	Beta	»
I	Seeleichter	1400 »	Schlepp-D.G. »Unterweser«, Bremen	Johannsen & Co., Danzig	—	»
PD	425×48'2"×32	6000 »	Deutsche Ostafrika-Linie, Hamburg	Flensburger Schiffbau-Gesellschaft	Bürgermeister	»
			b) englische Werften.			
PD	601×60'3"×42'6"	13700 »	Frederick Leyland & Co., Liverpool	R. & W. Hawthorn, Leslie & Co., Hebburn	Hanoverian	L
FD	336×47×24'10"	—	London Marine S. S. Co.	Wm. Gray & Co., W.-Hartlepool	Rhondante	»
PD	292×38×22	—	Deutsche D.-Ges. »Hansa«, Bremen	Wigham, Richardson & Co., Walker o/T	Soneck	G
FD	310×45×22'10"	—	A. K. Saliaris & Co., Piraeus	R. Thompson & Sons, Sunderland	D. Negropontes	L
„	373×48×30'10"	7000 »	Manchester Liners	Northumberland Shipb. Co., Howdon	Manchester Engineer	»
„	385×51×26'4"	7200 »	Hogan & Sons, New-York	C. S. Swan & Hunter, Wallsend	Monadnock	BC
„	300×35×15	1100 R.-T.	L. & N.-W. Railway Co., Liverpool	Laird Bros., Birkenhead	Snowdon	»
„	500×56×39	10000 T.Trf.	Telegraph Constr. & Maintenance Comp.	Wigham Richardson & Co., Newcastle	Colonia	»
PD	—	4130 R.-T.	Hamburg-Südamerik. D.-Ges.	Eine Sunderland-Firma	Entrerios	G
FD	—	1400 »	Great Western Railway Co., Milford	Eine Firma in Birkenhead	Great Western	BC
PD	—	—	Holland-Amerika Linie	» » in Shields	Holland	B
FD	—	4000 »	W. J. Tatem & Co., Cardiff	» » in Thornaby	Northam	L
„	410×56×29	8200 T.Trf.	Nautilus S. S. Co., Sunderland	W. T. Doxford & Sons, Sunderland	Poplar Branch	»
„	342×44'3"×27'3"	—	Prince Line, Newcastle	Blyth Shipb. Comp.	Egyptian Prince	»
„	341×25×28'6"	—	Harland & Bartlett, London	Craig, Taylor & Co., Thornaby	Harbart	»
„	280×39'6"×20'11"	2800 T.Trf.	Comp. Mediterranée-Manche, Paris	Raylton, Dixon & Co., Middlesbro	Mauritanie	»
„	255×36×19'6"	2400 »	Fred. Dessau & Co., Norwegen	Wood, Skinner & Co., Newcastle	Sueppe	NL
„	345×48'6"×28'5"	—	Mercantile S. S. Co., London	J. L. Thompson & Sons, Sunderland	Foyle	»
„	358×48'9"×30'2"	—	Commercial S. S. Co., London	John Priestman & Co., Sunderland	Manaton	»
„	135×20'2"×8'1"	—	South Western R. Co., London	Morley & Carney, Southampton	Solent	BC
„	336×47×24'10	—	Axel Brostorm & Sons, Gothenburg	Wm. Gray & Co., W.-Hartlepool	Svealand	N
K	210×21×12'6"	—	Parsons Marine S. T. Co., Wallsend	R. & W. Hawthorn, Leslie & Co., Hebburn	Velox	
			c) schottische Werften.			
PD	370×44'6"26	3900 »	Elder, Dempster & Co., Liverpool	A. Stephen & Sons, Linthouse	Burutu	L
S	302×43'4"×24'7"	4000 »	G. Duncan & Co., London	John Raid & Co., Whiteinch	Colonial Empire	BC
FD	290×40×20	—	Tan Kim Tian S. S. Co., Batavia	Ramage & Fergusson, Leith	Giang Beo	
S	—	5200 »	B. Wencke Söhne, Hamburg	Archibald M'Millan & Son, Dumbarton	Urania	GL
PD	—	—	Anchor Line	Meadowside	Columbia	L
FD	410×49×32'6"	8000 »	T. B. Boyden, Liverpool	Ch. Connell & Co., Scotston	Indramayo	BC
„	—	4800 R.-T.	Jeseric S. S. Co., Glasgow	Eine Firma in Port Glasgow	Jeseric	»
PD	170×28×10'3"	—	N. E. Coast N.-C., Sydney	A. & J. Inglis, Pointhouse	Ramorinie	
FD	254×31×16'2"	830 »	Great Eastern R.-Co.	Gourlay Bros & Co., Dundee	Cromer	»
„	153×25×12'2"	—	W. Kinnear & Co., Dundee	Dundee Shipb. Company	Abercraig	»
PD	292×38×22	—	Melbourne S. S. Comp.	Caledon Shipb. & Eng. Comp.	Sidney	L
„	430×54×39'6"	8600 T.Trf.	Union S. S. Co., Neu Seeland	Wm. Denny & Bros., Dumbarton	Aparima	»
FD	185×29×13	850 »	Gem Line, Glasgow	J. Shearer & Sons, Kelvinhaugh	Olivine	
			d) irische Werften.			
FD	—	—	Lord Line, Liverpool	Workman, Clark & Co., Belfast	Lord Antrim	L

Ausserdem: b) 3 Heringsfischerfahrzeuge. c) 1 Fischdampfer, 1 Bagger, 1 Seeschlepper.

Anmerkung. RPD bedeutet Reichspostdampfer, PD Passagierdampfer, FD Frachtdampfer, FsD Fischdampfer, K Kriegsschiff, KD Kabeldampfer, S Segler, T Tankdampfer, FS Feuerschiff, Y Dampf-Yacht, DB Dampfbagger. — G Germanischer Lloyd, L Lloyd-Register, B Bureau Veritas, N Norske Lloyd, BC British Corporation.

Mittheilungen von nautischem Interesse,

kurze Angaben aus den neuesten Consulats- und Capitäns-Fragebogen.*)

Haitis Südküste, Romano. Der Hafen von Romana, etwa 20 Sm. östlich von San Pedro de Macoris, wird in kurzer Zeit für die Schiffahrt geöffnet werden. Der Hafen bietet gegen Stürme ziemlichen Schutz. Die Wassertiefe bis dicht unter Land ist gross. An der engen Einfahrt zu der eigentlichen Bucht liegen mehrere theils sichtbare; theils unsichtbare felsige Riffe. Grössere Dampfer können nicht schwaien. Ein amerikanisches Syndikat hat laut Vertrag mit der Regierung den Bau von Hafenanlagen übernommen. Der Hafen ist nur ungenügend vermessen.

Turiamo-Bucht, an der Nordküste Venezuelas. Die Bucht wird von einem nicht sehr breiten flachen Streifen Landes begrenzt, der dicht am Wasser gelben Sand, rechts und links grünes Buschwerk zeigt. Hinter dem Sandstrande sieht man Cocospalmen und rechts davon höhere Laubbäume. Auf der Huck an der östlichen Seite der Einfahrt stehen vier

*) Mitgetheilt von der Deutschen Seewarte in ihrer Nordatlantischen Wetterausschau für März 1902.

Hütten. Die Ein- und Aussteuerung bietet keine Schwierigkeit. Die Fahrt bei Nacht ist unmöglich, da Leuchtfeuer nicht vorhanden sind. Ankerplatz auf 32 m Wasser, Grund Schlick, findet man in den Peilungen: Turiamo-Huck mn. NNO¼O, westliche Huck mn. NzW¼W. Es wurde stets Dünung wahrgenommen, die bei auftretenden N.-Winden den Schiffen wohl gefährlich werden kann. Schiffsausrüstung. Aus dem in der Mitte der Bucht mündenden Flusse kann man mit den Schiffsbooten Wasser holen, das jedoch in Folge Verunreinigung durch die Bewohner zweier Negerdörfer nur zum Waschen verwandt werden kann. Frischen Proviant und Früchte kann man aus den Dörfern nur in geringer Menge haben. Die Bucht ist sehr fischreich, der steinfreie Sand ist zum Fischen mit einem Zugnetze sehr geeignet. Kesselkohlen sind nicht vorhanden. Landungsplatz. In der Nähe der erwähnten vier Hütten mündet ein flacher Fluss. Die Stelle ist frei von Brandung und Steinen, daher zum Landen sehr geeignet.

Tampico. Lootsonwesen ist staatlich geregelt und untersteht dem Hafenmeister, Lootsenstation ist der Ort La Barra an der Flussmündung. Es besteht Lootsenzwang. Die Lootsen sind zuverlässig. Lootsengeld $ 1.25 für den Fuss Tiefgang. Lootsengeld für den Hafenlootsen $ 2.00. Schleppdampfer. Zwei Schlepper sind Eigenthum der Central-Mexikanischen Eisenbahngesellschaft. Schlepplohn im Flusse 25 pesos. Segler zahlen bei 250—700 R.-T.-Grösse 75 pesos, 700—1000 R.-T. 85 pesos, 1000 R.-T. und mehr 10 c. für die R.-T. für Schlepper von See nach den Wellenbrechern und umgekehrt. Quarantäne. Die Lootsen können Schiffe mit reinen Gesundheitspässen bis zur Quarantänestation, die nicht weit von der Stadt liegt, bringen. Freier Verkehr mit dem Lande wird durch den Gesundheitsbeamten gestattet. Schiffe mit unreinem Gesundheitspasse müssen vor der Flussmündung ankern und können am nächsten Tage nach geschehener Desinfection, falls keine Krankheiten an Bord sind, einlaufen. Zollbehandlung. Manifest, Proviantliste mit Angabe des Gewichtes und Werthes, Passagierliste mit Angabe des Gepäcks sind der Zollbehörde einzuliefern. Dann kann die Erlaubniss zum Löschen und Laden und Anlegen an die Landungsanlagen eingeholt werden. Ein Zollbeamter wird an Bord stationirt und muss als Passagier I. Cl. verpflegt werden. Waaren, auch Gepäckstücke, dürfen nicht ohne Erlaubniss des Zollamtes von einem Schiffe auf ein anderes geschafft werden. Hafenanlagen. Die beiden Hafendämme, deren Bau 1890 begonnen wurde, sind vollendet. Sie erstrecken sich in rw. N75°O (mw. ONO) Richtung von der Küste etwa 1200 m seewärts. Die Gesammtlänge des nördlichen Dammes beträgt 2070 m, die des südlichen 2240 m. Schiffe löschen und laden, ohne vorher leichtern zu müssen, an den hölzernen Landungsbrücken in Tampico, deren Gesammtlänge etwa 300 m beträgt. Von der Eisenbahngesellschaft werden dann die Waaren gegen $ 1.00 p. t nach dem Zollhause geschafft. Die neue eiserne 900 m lange Zollbrücke soll Mitte 1902 fertiggestellt sein. Der Hafen ist unter allen Umständen sicher, Löschen und Laden geschieht auch Nachts. Die Wassertiefe an den Brücken beträgt 6.7—1.8 m. Das grösste Schiff, das bislang den Hafen besuchte, hatte bei 5600 R.-R.-Br.-Grösse 7.0 m Tiefgang.

Schiffbau.

Stapelläufe.

Auf der Werft von Blohm & Voss, Hamburg, ist ein für die Woermann-Linie in Hamburg neuerbauter Stahldampfer zu Wasser gelassen werden. Das neue Schiff, Stapelnummer 156, das den Namen **›Eleonore Woermann‹** führt, hat eine Länge von 365 Fuss engl., eine Breite von 47 Fuss engl., eine Seitentiefe von 28 Fuss engl., sowie eine Tragfähigkeit von 4000 T. Schwergut bei 21 Fuss Tiefgang im Seewasser; es ist unter Specialaufsicht des Experten des ›Germanischen Lloyd‹ erbaut und von diesem Institut mit der höchsten Classe ✠ 100 A 4 versehen worden. Der nach dem Zellensystem erbaute mit sechs bis zum Oberdeck reichende Schotten versehene Dampfer wird mit einer Dreifach-Expansionsmaschine ausgerüstet, die 2500 Pferdestärken indiciren und dem Schiffe eine Fahrt von 12½ Knoten verleihen soll. Die Maschine erhält ihren Dampf aus drei Doppelenden-Kesseln, die auf einen Dampfdruck von 14 Atmosphären concessionirt sind. Die zur Passagier- und Frachtschiffahrt bestimmte ›Eleonore Woermann‹ erhält Einrichtung für 70 Passagiere erster, 50 zweiter und 50 dritter Cajüte. Das Schiff erhält ferner 16 Ladebäume, sowie an den 4 grossen Ladeluken 8 Dampfwinden grösster Sorte, ausserdem eine Kühlmaschine ›System Linde‹ zur Conservirung von Fleisch etc., sowie Steuer und Ankerspill sämmtlich mit Dampfbetrieb.

* * *

Auf der Werft der Actiengesellschaft ›Weser‹ lief am 22. März der für die Kaiserliche Marine bestimmte kleine Kreuzer (›G.‹) **›Frauenlob‹** vom Stapel. Der Neubau gehört zum ›Gazelle‹-Typus, hat also eine Grösse von 2600 Tons bei 100 m Länge, 11,8 m Breite und einem Tiefgang von 4,8 m. Die Maschinenleistung beträgt 6000 PS. ind.; die Geschwindigkeit 19,5 Knoten.

* * *

Am 24. März lief auf der Schiffswerft von Henry Koch in Lübeck ein für die Oldenburg-Portug. Dampfschiffs-Rhederei A. G. in Oldenburg i. Gr. neuerbauter Dampfer glücklich vom Stapel. Das Schiff erhielt den Namen **›Guadiana‹** und hat folgende Abmessungen: 145 × 24′ 6″ × 17. Die Tragfähigkeit des Schiffes beträgt bei einem mittleren Tiefgang von 14′ 4″ 700 T. incl. Bunker. Der Dampfer ›Guadiana‹ wird mit einer Compound-Schraubenschiffsmaschine von 250 ind. HP ausgestattet, die dem Schiffe in beladenem Zustande eine Schnelligkeit von 7½ Knoten in der Stunde geben wird.

* * *

Probefahrten.

Nachdem am 19. März die Probefahrt der ›Chemnitz‹ stattgefunden, hielt am 20. März der von der Werft des Bremer Vulkan in Vegesack für Rechnung des Norddeutschen Lloyd erbaute Dampfer **›Brandenburg‹**, ein Schwesterschiff des erstgenannten Dampfers, seine Probefahrt ab. Sie verlief in jeder Hinsicht durchaus zufriedenstellend. Bei einer Maschinenleistung von 3360 ind. Pferdestärken erreichte der Dampfer während der sechsstündigen Probefahrt eine mittlere Geschwindigkeit von 12,7 Seemeilen in der Stunde bei steifem südwestlichen Winde und ziemlich grober See, womit die vertragsmässigen Bedingungen um über einen halben Knoten überschritten wurden. Das Resultat wird nach einer unwesentlichen Veränderung der Schraubenflügelstellung, welche nach Rückkehr des Schiffes nach der nächsten Reise vorgenommen werden soll, voraussichtlich ein noch günstigeres werden. Die beiden Maschinen zeichnen sich durch einen besonders leichten und ruhigen Gang aus. Das Schiff selber macht einen vortrefflichen Eindruck. Als Beweis für die Leistungsfähigkeit der Werft des Bremer Vulkan ist noch hervorzuheben, dass der Dampfer volle vierzehn Tage früher geliefert wurde, als anfänglich in Aussicht genommen. Der Dampfer ›Brandenburg‹ hat am 22. März mit etwa 1700 Passagieren seine erste Reise nach New-York angetreten.

* * *

Am 22. März verliess der auf der Schiffswerft von Henry Koch in Lübeck für die Herren Hansen & Closter, Apenrade, neuerbaute Dampfer ›Beta‹ seine Baustelle zur Probefahrt,

die von Travemünde aus durch eine mehrstündige Tour in See stattfand, und zur allseitigen Zufriedenheit ausfiel. Die Abmessungen des Schiffes sind: 260 × 38 × 19' 6". Tragfähigkeit 2800 T. d. w. Eine Dreifach-Expansionsmaschine von 800 HP gab dem Schiffe auf der Probefahrt eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 10¾ Knoten. Dampfer »Beta« ist das zweite Schiff der in Apenrade neu gegründeten Firma Hansen & Closter, ein weiteres drittes Schiff wird in diesem Jahre noch von der Werft zur Ablieferung gelangen.

* * *

Bauaufträge.

Die Neptunwerft, Rostock, hat mit der Rhederei H. C. Horn in Schleswig den Bau eines Stahlfrachtdampfers von etwa 3800 d. w. abgeschlossen.

Vermischtes.

Anlaufen von Rotterdam durch staatlich unterstützte Dampfer. Der Verein der Industriellen des Regierungsbezirks Köln hat sich laut Bericht über die Sitzung vom 11. März in einer Eingabe an den Reichskanzler gegen die beantragte Aenderung des jetzigen Verhältnisses ausgesprochen, weil die vor wenigen Jahren im Interesse der Ausfuhrbetriebe des Rheinlandes beschlossene Einrichtung eines zweiten Anlaufhafens aus den damals maassgebenden Gründen aufrecht zu erhalten sei. Der Hafen von Rotterdam liege für die rheinischen Verfrachtungen nach überseeischen Ländern erheblich bequemer, als Antwerpen; auch sei die Reisedauer dorthin kürzer und die Gefahren für die Schiffahrt bedeutend geringer als auf der Antwerpener Linie. Zudem vollziehe sich über Rotterdam der ganze Hafenverkehr nach England, sodass die grösseren Werke häufig Gelegenheit zur Vereinigung von Sendungen nach Rotterdam für die Ausfuhr nach den verschiedenen überseeischen Plätzen hätten. Ausserdem empfehle sich die Beibehaltung des Anlaufhafens Rotterdam auch aus Wettbewerbsrücksichten gegenüber Antwerpen, dessen Hafen-Verhältnisse in den letzten Jahren Anlass zu lebhaften Klagen gegeben hätten und auf dessen Vermittelung die rheinischen Werke mit ihren Frachten mittels der Reichspostdampferlinien ausschliesslich angewiesen sein würden, wenn der Hafen von Rotterdam in diesem Verkehr nicht mehr angelaufen würde.
(Handel und Gewerbe.)

Das **Feuerschiff »Fehmarnbelt«** wird voraussichtlich zwischen dem 18. und 24. März d. J. auf seiner Station nördlich von der Insel Fehmarn ausgelegt werden. Geogr. Lage: 54° 34, 24" N. Br., 11° 6' 30" O. Lg. Der Rumpf des Feuerschiffes ist roth; auf beiden Seiten trägt es die weisse Aufschrift »Fehmarnbelt«. Von den drei Pfahlmasten des Schiffes trägt der Grossmast ein Kugeltoppzeichen, der Fock- und Besahnmast haben je ein mit der Spitze nach oben gerichtetes Topp-zeichen in Form eines abgestumpften Kegels. Am Grossmast 14 m und am Fockmast 11 m über Wasser brennt je ein festes weisses Feuer, das über den ganzen Horizont bei mittlerer Sichtigkeit der Luft 8 Stn. weit sichtbar ist. Ausserdem brennt am Fockstag die gewöhnliche Ankerlaterne. Bei starkem Seegange werden die beiden Leuchtfeuer nur auf 11 bezw. 8 m Höhe über Wasser geheisst. Bei Nebel und unsichtigem Wetter werden Nebelsignale mit einer Sirene abgegeben und zwar alle 60 Sec. ein Ton von 5 Sec. Dauer. Bei Störungen im Betriebe der Sirene wird jede Minute mit der Glocke geläutet und, falls Nebelsignale anderer Schiffe zu hören sind, werden von Zeit zu Zeit Kanonenschüsse abgefeuert. Muss das Schiff seine Station verlassen, so wird am Grossmast eine blaue Flagge, die in der Mitte ein weisses Quadrat hat, geheisst; bei Nacht werden die beiden Feuer nicht angezündet und bei Nebel keine Signale mit der Sirene abgegeben. Das Feuerschiff liegt mit 200 m Kette vor einem Anker, ändert also je nach Wind und Stromrichtung etwas seine Lage. Um frei von den Untiefen an der Nordküste der Insel Fehmarn zu bleiben, müssen Schiffe nördlich vom Feuerschiffe passiren und dürfen, so lange sie sich westlich befinden, das Feuerschiff nicht nördlicher als rw. 80° (N. 80° O.) peilen und wenn sie sich östlich desselben befinden, dasselbe nicht nördlicher als rw. 305° (N. 55° W.) peilen. Es wird darauf aufmerksam gemacht, dass die Nebelsignale des Feuerschiffes »Fehmarnbelt«, des Leuchtthurmes Marienleuchte und der Heultonne vor dem Puttgaardenriff gleichzeitig gehört werden können und dass daher bei dem Navigiren nach den Nebelsignalen Vorsicht geboten ist.
(Nachr. f. Seefahrer.)

Wie hier schon vor Monaten mitgetheilt werden konnte, wird die unter der Leitung von M. Charles-Roux befindliche **»Association Internationale de la Marine«** in diesem Jahre in Copenhagen ihre Jahresversammlung abhalten. Der vorjährige Congress fand in Monte Carlo statt, während im Jahre 1900 die erste seit Gründung der Association abgehaltene Generalversammlung in Paris tagte. An dieser Zusammenkunft betheiligte sich als Delegirter des Nautischen- und Seeschiffer-Vereins in Hamburg Director Matthiessen. Wie uns mit Bezug auf die diesjährige Versammlung, die am 7. Juli eröffnet werden soll, geschrieben wird, sind bis jetzt folgende Gegenstände auf die Tagesordnung gestellt: Maritime Meteorologie (Seekarten, Segelhandbücher, Lothungen); Seehoheitsrechte (Festsetzung der Grenzen); Seefischerei (Schonzeit, Schongebiet, Lichterführung der Fahrzeuge); Errichtung einer internationalen Schiffahrts-Commission; Errichtung eines ständigen Bureaus zur Verbreitung von Mittheilungen an Rheder und Schiffsführer im Interesse einer sicheren Navigation.

Der neue Leuchtthurm von Beachy Head. Die Unzulänglichkeit des alten Feuers auf Beachy Head war durch zahlreiche Schiffsunfälle in diesen Gewässern bewiesen, weshalb man schliesslich sich entschloss, einen neuen Leuchtthurm auf einer 185 m weiter nordwarts gelegenen gefährlichen Klippe anzulegen. Dieser Bau war, da die Klippen ganz von Wasser umspült, mit grossen Schwierigkeiten verbunden; sämmtliche Materialien und selbst die Arbeiter mussten vermittelst starker von dem hohen und steilen Ufer nach der Klippe gespannter Kabel nach der Baustelle geschafft werden, wo sie von einem Krahn in Empfang genommen und abgesetzt wurden. Der Leuchtthurm besteht aus grossen Granitblöcken, ist 46 m hoch und hat ein bis auf 27,5 km sichtbares Feuer von 63,900 Kerzenkraft.
B.

Das in London durch Mr. Howard Crosby Crooke vertretene mächtige englisch-amerikanische Syndicat beabsichtigt eine **Flotte** von **Kühldampfern** zu erbauen. Diese Schiffe werden wöchentlich von Bristol abgehen. Eine Linie wird nach New-York, eine zweite nach Boston fahren, eine dritte Linie zwischen Bristol und Neworleans verkehren und somit die Verbindung zwischen England und Californien um die zwei Tage, welche die Bahn von Neworleans nach St. Francisco weniger gebraucht, zu verkürzen. Dieser Plan ist durch einige englische Fabrikanten in Folge einer kürzlich durch die Ver. Staaten gemachten Reise gefasst worden. Die Fahrzeuge werden vornehmlich Obst, Gemüse und Fleisch etc. transportiren.

Kleine Mittheilungen.

Auszeichnung deutscher Seeleute durch Präsident Roosevelt. Von dem Präsidenten der Vereinigten Staaten von Nordamerika wurde in Anerkennung der im November v. J. der Besatzung des amerikanischen Schooners »W. H. Card« geleisteten Hülfe in Seenoth dem Führer des Norddeutschen Lloyddampfers »Frankfurt«, Capitän Malchow, sowie dem 4. Officier Nikolaisen und dem 1. Bootsmann Jürgens je eine goldene Uhr nebst Kette, sowie den Matrosen Normann, Wölbern und H. Raabe, welche zu der Besatzung des Rettungsbootes gehörten, je eine goldene Medaille verliehen. Sowohl die Uhren, als auch die Medaillen sind mit entsprechenden Widmungen versehen.

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 24. März. Nach Erledigung der Eingänge hält Herr Aargaard den in Aussicht gestellten Vortrag über flüssige Feuerung, ihre Vorzüge und Nachtheile gegenüber der Kohle und ihre Chancen für eine weitere Verbreitung. Da wir in einer der nächsten Nummern den Vortrag eingehender besprechen werden, muss diesmal die Bemerkung genügen, dass die mit Geschick vorgetragenen Ausführungen des Herrn Aargaard bei den Mitgliedern sehr beifällige Aufnahme fanden. Bekanntlich fand der Vortrag vor Mitgliedern des Nautischen und Seeschiffer-Vereins statt, deren beide Vorsitzende Herrn Aargaard für seinen Vortrag dankten. Hieran schloss sich die Berichterstattung der Arbeiten der Commission über verschiedene Fragen in Zusammenhang mit Prüfungsvorschriften der Schiffer von Küstendampfern, Seeschleppdampfern und Seeleichtern innerhalb der Küstenfahrt. Die hierzu gemachten Vorschläge der Technischen Commission wurden erweitert durch die Forderung, dass auch eine Kenntniss der Seekarten wünschenswerth sei. — Nächste Sitzung am 7. April.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 26. März. Als Mitglied wird Herr Capt. Huckfeld, D. »Totmes«, aufgenommen und das Andenken an das verstorbene Mitglied Herrn Capt. Jonnyleith in hergebrachter Weise geehrt. Nach Erledigung zahlreicher Eingänge wird zur Tagesordnung übergegangen, zum Bericht der Commission zunächst über verschiedene von der »Technischen Commission für Seeschiffahrt« gemachten Vorschläge zur Erweiterung der Prüfungsaufgaben für die Führer von See-Küstenschiffen. Frage Ia.: Ist eine Prüfung für Küstenschiffer erforderlich? wird bejahend mit dem Zusatz beantwortet, dass eine mündliche Prüfung genüge und dass der Prüfling den Nachweis über Kenntnisse in folgenden Fächern liefern müsse: Das internationale Seestrassenrecht; Noth- und Lootsensignale; Rettungsmaassregeln bei Strandungen und nach anderen Seeunfällen; Gebrauch der Seekarte sowie der Missweisung und Deviation. Gleicherweise werden die Fragen Ib. und Ic. beantwortet, welche Aufschluss geben über den Befähigungsnachweis der Führer von Seeschleppdampfern, so lange sie sich innerhalb der räumlichen Grenzen der Küstenschiffahrt aufhalten, und der Führer von Schleppkähnen, sofern diese über 200 cbm Raumgehalt messen und die Küstenschiffahrt betreiben. Frage II. Ist es wünschenswerth, dass bei der Schifferprüfung für grosse Fahrt erweiterte Kenntnisse im Schiffsbau, in der Stabilität, in der Einwirkung der Stauung auf die Stabilität etc. gefordert werden? — wird bejahend mit der Einschränkung beantwortet, dass das Ablegen einer mündlichen obligatorischen Prüfung ausreiche, dass aber eine Sonderprüfung nicht zu empfehlen sei, sondern der Gegenstand vielmehr in die mündliche Prüfung mit aufgenommen werde. Zu Frage III: Soll die Prüfung in der Schiffsmaschinenkunde bei der Schifferprüfung fakultativ bleiben oder soll sie zur Bedingung gemacht werden? bejaht der Verein den ersten Theil der Frage und verneint den zweiten. — Nächste Sitzung am 2. April. Tages-Ordnung: **Fortsetzung in der Besprechung des Commissionsberichtes über Prüfungswesen.**

Sprechsaal.

(Eingesandt.)
(Ohne Verantwortlichkeit der Redaction.)

Cuxhavener Lootswesen.

Es gehört gewiss die volle Umsicht eines Capitäns dazu, zumal im Winter, die Häfen der deutschen Bucht anzulaufen, wegen des niedrigen Landes, der weit vorgelagerten Sandbänke und des vielen unsichtigen Wetters.

Pflicht eines jeden Capitäns, der im Auslande für Hamburg ladet, ist es daher, sich in erster Linie nach den Loots-, Leucht- und Schlepperverhältnissen genau zu erkundigen und sich mit den nöthigen neuesten Karten, hauptsächlich Specialkarten und Segelanweisungen zu versehen.

Was nun das Hamburger oder vielmehr Cuxhavener Lootswesen betrifft, so kann man wohl mit Recht behaupten, dass es auf der Höhe der Zeit ist und alles Mögliche, was in dieser Hinsicht im Interesse der Schiffahrt gethan werden kann, auch gethan wird. Es existiren in Cuxhaven 7 Lootsschooner, 2 Lootsendampfer und 2 Lootsgallioten. Von den 7 Lootsschoonern sind ständig 5 in See auf ihren verschiedenen Stationen, ein Lootsendampfer versieht den Dienst in der Mündung der Elbe und die Lootsengalliote liegt auf der äusseren resp. inneren Station. Alle Fahrzeuge führen Lootsen an Bord, ausgenommen wenn das eine oder das andere leer ist und sich Ersatz holen muss. Dann ist als letzte Lootsenstation noch Cuxhaven zu erwähnen. Dies wären also vom Borkum-Leuchtschiff bis incl. Cuxhaven 8 Stationen, die den einkommenden Schiffen ihre Dienste als Lootse anbieten.

Die Stationen der Lootsschooner sind so vertheilt, dass unter normalen Verhältnissen, sich vier an der Süd bis etwa zur Mitte zwischen Helgoland und Weser-Leuchtschiff aufhalten, da hier der weitaus grösste Track der einkommenden Schiffe ist. Der östlichste oder fünfte Lootsschooner hält sich nördlicher in der Nähe von Helgoland auf. Hieraus sieht man, dass es einem einkommenden Schiffe, bei einigermaassen sichtigem Wetter kaum möglich ist, dazwischen durchzukommen, ohne ein Lootsfahrzeug anzutreffen. Ganz anders liegen selbstredend die Verhältnisse bei unklarem und dickem Wetter. Die einkommenden Schiffe, falls sie Borkum-Leuchtschiff nicht gesehen, auch Borkum-Riff nicht gelothet haben, stehen mit ihrem Besteck meistens westlicher, als wie sie in Wirklichkeit schon sind und halten sich somit auch nördlicher in tieferem Wasser und so erklärt es sich sehr leicht, dass sie keinen Lootsenschooner finden. Bei unsichtigem Wetter ist es dem Lootsenschooner unter Helgoland schwer möglich, sich daselbst aufzuhalten, wegen seiner eigenen Sicherheit; denn Helgoland ist von der Südseite schwer und zumal für ein Segelfahrzeug mit der grössten Gefahr verbunden, dasselbe anzulothen und überhaupt daselbst Besteck zu halten, wegen der ungleichen Wassertiefen. Deswegen geht auch dieser Schooner bei unsichtigem Wetter mehr nach Süden, wo leichter Besteck zu halten ist. Es sollten daher auch alle Schiffe bei unsichtigem Wetter sich stets an der Süd halten, nie sollten sie versuchen, bei unsichtigem Wetter Helgoland anzulothen und zu sichten. Bei vorsichtigem Lothen und Navigiren ist es kaum möglich, an der Süd aufzulaufen und die Schiffe haben immer einigermaassen Besteck, dahingegen die Schiffe, die sich in tieferem Wasser aufhalten, etwa auf der Breite von Helgoland, bald ausser Besteck und der Gefahr ausgesetzt sind, auf Helgoland zu laufen. Einige Vorsicht ist jedoch auch wieder nöthig, die Süd anzulaufen; zwischen Weser-Leuchtschiff und Elbe-Leuchtschiff, da hier die Küste ziemlich steil ist und die Wassertiefen rasch abnehmen.

Kommt bei stürmischem NW Winde ein Schiff in die Nähe

von Helgoland, so sollte es niemals zu dicht darunter gehen, etwa in der Erwartung von Helgoland einen Lootsen für die Elbe zu bekommen, wie es noch vielfach Brauch der englischen Schiffe ist und es in den veralteten Segelanweisungen noch angegeben ist. Trifft ein Schiff bei obengenanntem Wetter in der Nähe von Helgoland einen Hamburger Lootsschooner und kann derselbe dem Schiffe wegen zu hoher See keinen Lootsen geben, so kann das Schiff sich ruhig dem Lootsschooner anvertrauen. Wenn das Wetter nicht allzu schwer ist, so geht der Schooner mit dem betr. Schiff hinter oder östlich von Helgoland und ein Lootse wird an Bord angesetzt. Auch ist jeder Lootsschooner, natürlich auf Wunsch des Schiffes, verpflichtet, dem Schiffe vorzusegeln und es so nach der Elbe zu bringen, wofür es selbstredend so viel Lootsgelder zu zahlen hat, als Lootsen an Bord sind. Nicht so leicht aber sollte der Capitän eines Schiffes, zumal bei Nacht, sich dazu entschliessen, wenn er sich noch draussen zu halten vermag, ohne Lootsen nach der Elbe zu segeln, wenn er in der Elbe gänzlich unbekannt und auch nicht mit den neuesten Segelanweisungen ausgerüstet ist.

Seit 1893 ist durch die Stationirung eines Lootsendampfers in der Elbmündung, auch solchen Schiffen, die ohne Lootsen in die Elbe einlaufen, ein nicht hoch genug zu schätzendes Entgegenkommen gezeigt und zwar insofern, dass fast bei jedem Wetter, sei es auch erst auf der Rhede von Cuxhaven, dem Schiffe ein Lootse gegeben werden kann, falls das betr. Schiff darnach manöverirt; eben nur die richtige Manöverirung des Schiffes bedingt es, einen Lootsen an Bord zu bekommen, ohne das Schiff in Gefahr zu bringen. Jeder Fachmann wird doch wohl zugeben müssen, dass der Führer eines Lootsenfahrzeuges, dessen Geschäft nur ist, Lootsen an Schiffe abzugeben, auch ganz genau weiss, wie er mit seinem Schiffe zu manövriren hat und sich die Situation leicht vergegenwärtigen kann, dahingegen es für einen Capitän nicht so leicht ist und er mehr darüber nachzudenken hat, wie er es angeht, den Lootsen ohne Gefahr zu bekommen. Viele Capitäne von Schiffen aber sind der Meinung, dass wenn sie nur ein Lootsenfahrzeug sehen, sie dann schon geborgen sind und denken nicht darüber nach, mit welcher Gefahr es unter Umständen verbunden ist, den Lootsen an Bord zu bekommen. Es ist nicht bloss Sache des Lootsfahrzeuges, sondern noch vielmehr Sache des Schiffes, so zu navigiren, dass das Schiff bei Anbordnahme des Lootsen keine Gefahr läuft. Hat der Capitän sein Schiff erst in eine gefährliche Lage gebracht, so kann selbst der Lootse das Schiff in den seltensten Fällen wieder aus der Lage herausbringen (Fall Bischoff). Deswegen noch einmal, ein Capitän, welcher in der Elbe unbekannt und noch nicht gezwungen ist, in die Elbe einzulaufen, sollte dies bei Nacht wenigstens vermeiden; thut er es dennoch, so hat er die grösstmöglichste Vorsicht und Umsicht walten zu lassen und darf sich nicht darauf verlassen, dass das Lootsboot ihn von jeder Gefahr fernhalten wird.

Die Elbe ist zwischen Leuchtschiff I und Leuchtschiff III nur $^3/_4$—1 Seemeile breit und ist es nicht rathsam, zumal für grosse Segelschiffe, wegen der Enge des Fahrwassers, dass der Capitän sein Schiff, als wenn er auf offener See wäre, gänzlich back und quer Stroms legt, sodass er kein Commando mehr im Schiff hat und sich der Gewalt des Windes und Stromes gänzlich preisgiebt; hierzu ist das Fahrwasser zu schmal. Selbst bei NW Wind hat ein Capitän nie nöthig, sein Schiff quer Strom zu backen, wenn er nur genügend Segel mindert, die Raaen, wenn nöthig längs den Wind holt und dann sein Schiff 1—2 Strich nach der passendsten Seite hin kippt und Lee macht, dann wird immer noch der Lootse, zumal wir in der Elbe einen Dampfer zum Versetzen haben, selbst bei 1—2 Seemeilen Fahrt noch in Lee an Bord kommen können. Viele Schiffe aber denken nicht daran, genügend Segel wegzunehmen und fühlen sich schon ganz gesichert, wenn sie nur den Lootsen sehen, machen somit in erster Linie sich selbst und auch dem Lootsen die Sache schwer, an Bord zu kommen.

Wie es kommt, dass dennoch immer das Cuxhavener Lootswesen bemängelt und benörgelt wird, zumal von deutscher Seite, denn von anderen Nationen hört man nie etwas, ist mir nicht erklärlich. Wie vor zwei Jahren die beiden grossen englischen Schiffe auf Helgoland strandeten, wurde von Seiten unserer Behörde, was ja auch sehr richtig war, sofort nachgeforscht, ob unser Lootswesen hieran auch wohl Schuld treffe. Die Capitäne der englischen Wochenboote, zumal die der Leithdampfer, wunderten sich darüber, dass unter den damaligen Verhältnissen, die Schiffe auf Helgoland strandeten und meinten, den Capitänen müsse unbedingt das Patent genommen werden. Von deutscher Seite wurde die Sache aber ganz anders aufgefasst; es wurde alles darauf zugespitzt, das Cuxhavener Lootswesen für die Strandung verantwortlich zu machen. Ich kann mir dies nicht anders erklären, als dass es noch ein Ueberbleibsel der deutschen Michelschaft ist. »Alles Auswärtige und Fremde loben und sein Eigenes verachten und drücken«.*)

*) Selbstverständlich stellen wir den Lesern frei, zu dieser Auslassung Stellung zu nehmen. D. R.

Kaiser Wilhelm-Canal.

Betriebs-Ergebnisse im Monat Februar 1902.

(Mitgetheilt durch **Gläfcke & Hennings**, Schiffsmakler, Brunsbüttelkoog—Hamburg—Holtenau.)
(Nach Ermittelungen des Kaiserl. Canalamts Kiel.)

Es passirten den Canal in beiden Richtungen:

Dampfer mit eigener Kraft do. geschleppt	648	mit 158 197	N.-R.-T
Segler, geschleppt oder mit eigener Kraft	79	» 4 612	»
Leichterfahrzeuge	120	» 25 406	»
Zus.	847	» 188 215	»

Von den Dampfern fuhren unter

deutscher	Flagge	535	Fahrzeuge mit 108 243	N.-R.-T.
britischer	»	8	» » 5 626	»
dänischer	»	67	» » 27 703	»
schwedischer	»	20	» » 7 071	»
norwegischer	»	2	» » 577	»
französischer	»	—	» » —	»
russischer incl. finn.	»	6	» » 4 488	»
div. Flaggen	»	10	» » 4489	»

Es hatten einen Tiefgang
von weniger als 5,9 m .... 814 Schiffe
» 6 m bis 8,5 m ..... 6 »

Die durchschnittliche Fahrzeit betrug:

für Dampfer mit	0,1—5,4 m	Tiefgang:	8 Std. 55 Min.
» » »	5,5—6,9	» »	11 » 47 »
» » »	7,0—8,5	» »	12 » — »
» Schleppzüge			12 » 12 »

Die Abfertigungszeit in den Endschleusen betrug: in Brunsbüttel eingehend: 22 Min.
ausgehend: 16 »
in Holtenau eingehend: 19 »
ausgehend: 15 »

Es passirten bei electrischer Beleuchtung:
während weniger als der halben Fahrzeit..... 178 Fahrzeuge
» der halben oder eines grösseren Theiles der Fahrzeit..... 235 »

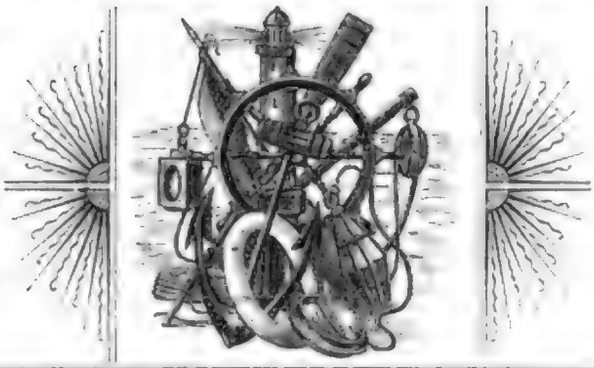
Betriebserschwerender Nebel herrschte an 10 Tagen.
» Eisbildung » » 18 »

Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer
zu Hamburg.
(Geschäftsführender Verein, Steinhöft 1.)

Seeschiffer-Verein „Weser"
in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin"
in Stettin.



Schiffer-Gesellschaft
in Lübeck.

Verein
Flensburger Seeschiffer
in Flensburg.

Seeschiffer-Verein
in Danzig.

Schreiten wir in den Betrachtungen über die Verhandlungen des letzten **Verbandstages** weiter, so gebietet zunächst eine eingehende Geschäftsordnungsdebatte Aufenthalt. Der Vertreter eines Vereins, der als Referent zu einem Punkt der Tagesordnung das Wort erhalten hatte, sprach seine Verwunderung darüber aus, dass seinem Verein grade dieses Thema und nicht ein anderes, das er näher bezeichnete, vom geschäftsführenden Verein zur Berichterstattung überwiesen worden sei. Diese Bemerkung gab dem Vorsitzenden des geschäftsführenden Vereins zu der Erklärung Anlass, dass den Einzelvereinen Vorschläge über Referat und Correferat mehrere Wochen vor deren Publikation mit dem Ersuchen zugingen, ihre Ansicht darüber auszusprechen.

Es verlohnt sich auf das Thema an dieser Stelle nochmals kurz einzugehen. Obgleich es ja noch lange hin bis zum nächsten Verbandstag ist, mag doch schon jetzt an die Einzelvereine die dringende Bitte gerichtet — und wiederholt gerichtet werden, Wünsche über Besetzung der Referate und Correferate dem geschäftsführenden Verein so bald als möglich mitzutheilen. Es ist, wenn gar keine besonderen Wünsche geäussert sind, für den geschäftsführenden Verein eine ganz heikle Sache, die Auswahl so zu treffen, dass jeder Verein mit dem ihm zugewiesenen Arbeitspensum zufrieden ist. Im letzten Jahre war es noch nicht so schwierig, weil den Abgeordneten der Einzelvereine im November in Bremerhaven, im December in Lübeck Gelegenheit zur Aussprache und Verständigung gegeben war. So günstig liegen die Chancen in diesem Jahre aber nicht; von dem Mittel des schriftlichen Gedankenaustausches muss daher bedeutend mehr Gebrauch gemacht werden.

Das Wort »schriftlicher Gedankenaustausch« führt dazu, bei einer anderen Stelle der letzten Verbandsverhandlungen Halt zu machen.

Als auf Antrag von Capt. Engelmann-Stettin im vorigen Jahre in Kiel der einstimmig angenommene Beschluss gefasst wurde, die letzte Seite jeder Nummer der »Hansa« für Mittheilungen von Interesse für die Verbandsmitglieder zu reserviren, wie wurde damals mit schönen und vielversprechenden Worten dem etwas ungläubigen Redacteur der »Hansa« auseinandergesetzt, dass es an »Stoff« nie fehlen werde. Mit wenigen Ausnahmen versprach Jeder der Anwesenden Material einzusenden und den Inhalt der Seite — anfänglich waren bekanntlich sogar zwei Seiten beantragt — interessant zu gestalten. Wie sind nun aber diese Versprechungen gehalten? Wird von den gelegentlichen dankenswerthen Mittheilungen des Stettiner Seeschiffer-Vereins abgesehen, dann muss gesagt werden: Es liegt im Interesse des Verbandes und seiner Mitglieder, wenn auf diese Frage öffentlich nicht eine der Wirklichkeit entsprechende Antwort gegeben wird.

Heute ist genau ein Jahr verflossen, seitdem Verbandsangelegenheiten auf der letzten Seite jeder Nummer der »Hansa« besprochen werden. Vielleicht bricht sich mit dem neuen Berichtsjahr die Erkenntniss Bahn, dass es Ehrenpflicht aller Mitglieder ist, an der Zusammenstellung des Inhalts der einzigen officiellen Verbandspublikation mitzuarbeiten. Ein einzelnes Mitglied verliert schliesslich die Lust und ist auf die Dauer auch kaum im Stande, in jeder Nummer neue Ideen und neue Ansichten vorzutragen. Würde aber eines Tages die im vorigen Jahre so beifällig begrüsste Anregung wieder aufgegeben werden müssen, weil die mehr als tausend Mitglieder des Verbandes nicht vermochten, so viel Material zu liefern, um aus ihm wöchentlich einen kleinen Aufsatz fertigzustellen, — — es wäre aufrichtig zu bedauern. Hoffentlich tragen diese Worte dazu bei, die Mitglieder daran zu erinnern, dass, weil der Verband in ihrem Interesse mit Erfolg arbeitet und thätig ist und nicht umgekehrt, sie auch als Gegenleistung verpflichtet sind, beachtenswerthe Mittheilungen an die Oeffentlichkeit zur Diskussion der Einzelvereine zu bringen.

Digitized by Google

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.

Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1902. No. 14. Hamburg, den 5. April. XXXIX. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Nebel-Signale und das Topophon von Heap. — Nochmals die Seemannsordnung. — Ein Vortrag über Segelhandbücher. — Seeamtsverhandlungen. — Schiffbau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Auf dem Ausguck.

Beim Durchsehen der in der Tagespresse veröffentlichten Berichte der **Verhandlung** des **Seeamts zu Hamburg** über den Untergang des **Vollschiffes „Brunshausen"** treten dem aufmerksamen Leser zwei Räthsel entgegen. Zunächst ist ihm der Mangel an Uebereinstimmung in den von verschiedenen Zeitungen gebrachten Mittheilungen unerklärlich, ausserdem versteht er nicht, wie nach dem geschilderten Sachverhalt und nach den wiedergegebenen Zeugenaussagen Reichscommissar und Seeamt übereinstimmend die Ansicht zu vertreten vermochten, dass dem Schiffsführer die Befugniss zur Ausübung des Gewerbes zu entziehen sei. — Wir bedienen uns im Nachstehenden des daraufbezüglichen Berichtes aus einer hervorragenden hamburgischen Tageszeitung.

Nach ziemlich eingehender Schilderung über den Abgangstermin des Schiffes, über die verschiedenen Bestandtheile seiner Ladung (ausser Kohlen, diverse sehr gefährliche Explosivstoffe, Dynamit, Pulver etc.) und die Art, wie sie verstaut waren, erfährt man, dass die Schiffsleitung vom Vorhandensein einer bereits in Feuer übergegangenen Gasentwickelung erst acht Stunden vor dem Zeitpunkt Kenntniss erhielt, nach dem ein weiteres Verweilen an Bord nur in selbstmörderischer Absicht erklärlich gewesen wäre. Erst als Rauch aus den Ventilatoren stieg und das zur Temperaturmessung in den Raum geleitete Thermometer in verkohltem Zustande wieder an Deck geholt wurde, war es — nach dem Bericht — der Schiffsleitung möglich, das Vorhandensein eines Feuers an Bord zu constatiren. »Nun wurden«, heisst es wörtlich, »sofort Maassregeln angeordnet, die Gefahr zu bekämpfen und namentlich die gefährlichen Sprengstoffe zu entfernen. Für alle Fälle wurden die Boote klar gemacht, um wenn erforderlich, das Schiff sofort verlassen zu können. Gegen 7 Uhr abends erfolgte plötzlich ein lauter Knall und starker Qualm wirbelte zugleich aus der Achterluke auf, die durch den Gasdruck in die Höhe geschleudert wurde. Da ein Verbleiben an Bord jetzt gefährlich geworden war, liess man die Boote zu Wasser. Der Capitän legte noch das Ruder in Lee, damit das Schiff in den Wind luve und folgte erst dann, und zwar als letzter, seinen Leuten«. Nach dieser Darstellung des Sachverhalts wird den Zeugenaussagen, die mit einer Ausnahme sehr günstig für den Capitän und Steuermann lauten, breiter Raum geschenkt, um schliesslich kurz zu registriren, dass der Reichscommissar und das Seeamt Anlass zu folgenden Bemerkungen nahmen:

> »Das Feuer auf der »Brunshausen«, dem das Schiff zum Opfer fiel, ist durch Selbstentzündung der Kohlen entstanden. Der Capitän Ihms hat seine Pflichten aber dadurch schwer verletzt, dass er zunächst nicht für genügende Ventilation im Schiffe Sorge getragen hat und ferner dadurch, dass er nach dem Ausbruch des Feuers nichts gethan hat, um dasselbe zu löschen. Ich sehe mich daher genöthigt den Antrag zu stellen, dem Capitän Ihms die Befugniss zu ferneren Ausübung des Schiffergewerbes zu entziehen.«

Digitized by Google

Vom Vorsitzenden aufgefordert, verwahrte sich Capitän Ihms gegen die ihm zur Last gelegte Pflichtverletzung und behauptete, alles gethan zu haben, was möglich war, um sein Schiff vor dem Untergange zu retten.

Der Spruch des Seeamts lautete:

»Das Vollschiff »Brunshausen« ist am 24. Dec. 1901 in Folge Selbstentzündung der Kohlenladung in Brand gerathen und ist, nachdem es von der Mannschaft verlassen war, aller Wahrscheinlichkeit nach, durch Explosion der an Bord befindlichen Sprengstoffe vernichtet worden. Capitän Johann Heinrich Friedrich Ihms hat die für den Transport von Kohlenladungen vorgeschriebenen Vorsichtsmaassregeln in grober Weise verabsäumt und es wird ihm wegen der hierdurch bewiesenen Nachlässigkeit die Befugniss zur Ausübung des Schiffergewerbes entzogen.

Den ersten Steuermann Fritz Hellhof trifft gleichfalls der Vorwurf, seine Pflichten nicht in genügender Weise erfüllt zu haben.«

Der Leser wird und muss glauben, wenn er nach dem hier geschilderten Thatbestand und nach der Mittheilung über die Zeugenaussagen dieses Urtheil vor sich sieht, dass dem Capitän bitteres Unrecht geschehen ist. Aehnlich lautete anfänglich auch die Ansicht des Verfassers dieser Zeilen, der in seiner Annahme noch bestärkt wurde, durch die abfällige Kritik, die, ihm bekannte, Leser der betr. Tageszeitungen an dem Seeamtsspruch übten. Eine Erkundigung bei verschiedenen Personen, die der Verhandlung beigewohnt haben, zeigte aber ein völlig verändertes Bild. Wir haben jetzt nicht die Absicht, diese in Erfahrung gebrachten Mittheilungen hier wiederzugeben, — diese Seeamtsverhandlung wird später in extenso veröffentlicht werden — nur so viel mag gesagt sein: unsere Gewährsleute waren absolut nicht der Ansicht, dass dem Capitän und Steuermann Unrecht geschehen sei. —

Und der Zweck dieser Ausführungen mag der Leser nach der letzten Mittheilung fragen? Wir antworten: Es liegt im Interesse des Seeamts zu Hamburg und seiner Rechtsprechung, wenn sich Berichte, wie der oben geschilderte, möglichst nicht wiederholen. Sie erzeugen Beunruhigung, Unzufriedenheit und Misstrauen nicht nur unter Seeleuten, denn auch weitere Kreise der Bevölkerung an unserer Wasserkante zeigen, veranlasst durch die im letzten Winter nicht mit Unrecht geübte Kritik an der seeamtlichen Rechtsprechung, grösseres Interesse für die Verhandlungen der Seeämter, als man glauben sollte. — Wird nun entgegengehalten, dass das Seeamt machtlos gegen die Verbreitung von Berichten ist, die, ohne unrichtig zu sein, doch ein völlig irreführendes Bild der Verhandlungen wiederspiegeln, so muss diese Annahme bestritten werden. Es wäre bei gutem Willen sehr wohl ausführbar, wenn gleich nach jeder Verhandlung ein kurzer, der Controlle des Seeamtsvorsitzenden unterstellter, Bericht den Redactionen der Tageszeitungen umgehend zugeschickt würde. Der wirklich einzige Nachtheil dieser Art der Berichterstattung wäre, dass die Leser der Tageszeitungen, anstatt wie heute an demselben Abend, am nächsten Tage über die wesentlichsten Punkte der Seeamtsverhandlung das Wissenswerthe erfahren. Führt man gegen unseren Vorschlag an, dass damit das Princip unbeeinflusster, objectiver Wiedergabe öffentlicher Verhandlungen aufgegeben werden müsse, dann weisen wir zunächst auf den jetzigen beklagenswerthen Zustand hin, ferner aber auch darauf, dass ca. 14 Tage nach Verkündigung des Spruches Jedermann, also auch die Berichterstatter der Tagespresse, von dem fertiggestellten, vom Vorsitzenden und allen Beisitzern als übereinstimmend mit ihrer Ansicht, ausgestellten Spruch, nebst Begründung und Thatbestand Kenntniss nehmen können.

* * *

Das nachstehende Schreiben darf als characteristisch gelten für die Aufnahme, die diese Seeamtsverhandlung in weiten Kreisen gefunden hat.

Hamburg, den 23. März 1902.

An die Redaction der »Hansa«.

Höfliche Anfrage an den Herrn Reichscommissar und die Herren Beisitzenden im Seeamt im Falle »Brunshausen« Capt. Ihms. Vor einiger Zeit wurde durch seeamtlichen Spruch dem Capt. Ihms die Befugniss zur ferneren Ausübung des Gewerbes als Schiffer entzogen, mit der Begründung, dass er keinen Versuch gemacht hätte, seine aus Kohlen, Coakes und Dynamit etc. bestehende, brennende Ladung zu löschen.

Der ergebenst Unterzeichnete bittet die Herren, ihm doch gütigst angeben zu wollen, wie Capt. Ihms dies hätte bewerkstelligen sollen mit den ihm zur Verfügung stehenden Mitteln.

Ein alter Capitän,
der selbst Feuer im Schiffe gehabt hat.

* * *

Wir erhalten folgende Zuschrift:

An die Redaction der »Hansa«

Hier.

Soeben lasen wir in der heutigen Ausgabe Ihres Blattes den Artikel über die **Beseitigung** der **Haftung** des **Rheders** für Collisionsschäden und pflichten Ihrer Ansicht bei, dass dadurch selbstversichernde Rheder, die auf ordentliche Ausrüstung und Bemannung etc. ihrer Schiffe sehen, ungünstiger gestellt werden, gegenüber nicht selbstversichernden Rhedern, die nicht auf tadellose Bemannung etc. halten.

Wir selbst reclamirten Collisionsschäden mit Erfolg, ohne je wegen verursachter Collision in Anspruch genommen worden zu sein. Nach Beseitigung der Haftung würden wir also schlechter stehen. Und das, weil ab und an mal die Schuld an einer Collision nicht genau hat festgestellt werden können.

Zeugenaussagen werden ja nicht immer Vollkommenes bieten, aber doch meistens zur Urtheilsbildung genügen.

Hochachtungsvoll
Seetzen Gebrüder.

Hamburg, 29. März 1902.

Nebel-Signale und das Topophon von Heap.

Wenngleich gegenwärtig auf vielen gebotenen Stellen mit optischen oder akustischen Signalen versehene Leuchtthürme, Feuerschiffe und Nebelstationen eingerichtet sind, und die Schiffe sich gegenseitig durch ihre Nebelhörner warnen können, so bleibt doch der Nebel der Schrecken selbst der erfahrensten Seeleute.

Die optischen Signale sind jedoch nicht immer auf gehöriger Entfernung sichtbar und selbst das elektrische Licht hat in der letzten Zeit bewiesen, dass es nicht in genügender Weise Nebel von einiger Stärke zu durchdringen vermag, weshalb man denn auch für die Erleuchtung von Leuchtthürmen wieder zu dem Gebrauch von Oel zurückkehrt. So hat man in Hellgate bei New-York die elektrische Einrichtung des Leuchtthurms verändert und wird auch das Licht auf der Nordspitze der Hoek von Holland kein elektrisches sein. Nur für das Werfen von Flimmerlichtbündeln ist dieses Licht zu empfehlen und hat man es hierbei so weit gebracht, dass diese Flimmerbündel bis auf 50 Meilen sichtbar sind.

Was die akustischen Signale anbetrifft, so ist es bekannt, dass sich das menschliche Ohr für eine sichere Beobachtung, vornehmlich betreffs der Richtung, aus welcher ein Schall wahrgenommen wird, sehr oft als unzuverlässig erwiesen hat. Nur zu häufig hat es sich gezeigt, dass die Luftströmungen und Refloxwirkungen der Nebelmassen, indem sie die Schallwellen abweichen machen, mit dem Gehörssinn ein betrügerisches Spiel treiben. Desshalb sucht man schon seit Jahren nach einem Werkzeug, mit welchem man eine richtige Bestimmung der Schallrichtung erreichen kann.

So hat bekanntlich Prof. Mayer am technologischen Institut in New-York ein Instrument — Topophon genannt — erfunden, das aus Hörrohren und Resonatoren besteht, mit denen die Schallwellen aufgefangen und durch kleine Leitungsrohre auf das Ohr übertragen werden. Durch eine besondere Vorkehrung am Schalltrichter wird die Richtung bestimmt, aus welcher die Schallwellen den Apparat treffen.

Dies Instrument hat aber den Nachtheil, dass es nicht in allen Fällen zuverlässige Angaben macht; denn nur dann, wenn die Tonwellen kugelförmig sind, giebt dieses Topophon die Richtung richtig an, wenn aber, wie es meistens der Fall, die Oberflächen der Schallwellen eine doppelte Krümmung zeigen, dann ist die Richtung nicht mehr genau zu bestimmen.

Um dies Instrument gebrauchen zu können, müssten daher alle Nebelsignale auf denselben Ton gestimmt werden.

Eine neue Erfindung auf diesem Gebiete ist das Topophon von Heap. Die Construction ist höchst einfach, der Gebrauch leicht und das Instrument geeignet, eine genügende Ortsbestimmung am Schiffe im dicksten Nebel zu suchen, wenn die Nebelstation und die zwischen zwei Beobachtungen zurückgelegte Fahrt bekannt sind.

Prüfen wir nun, wie es mit dem Signalwesen bei Nebel an den Küsten bestellt ist und nehmen wir dazu eines der Länder, welche hierauf viel Sorgfalt verwandt haben. Wir kommen dann von selbst auf die Vereinigten Staaten von Nordamerika mit ihrem ausgedehnten Signaldienst. Auf einer sehr grossen Anzahl Plätze am Atlantischen Ocean, um bei diesem zu bleiben, findet man Leuchtthurm, Leuchtbaaken mit Nebelsignal, Nebelhörner etc., von den Einrichtungen Hamilton-Forsters ab bis zu den neueren von Prof. Elistra Gray, dessen akustische Signale aus Glocken bestehen, die unter Wasser geläutet werden und die er auch auf Seeschiffe in Anwendung gebracht hat.

Derartige Stationen, die zum Abgeben von Signalen für Schiffe dienen, kosten viel bei der Einrichtung, erfordern viel Unterhalt und sind doch unter gewissen Umständen nicht zweckentsprechend.

Eine erhebliche endgiltige Verbesserung würde sicherlich durch die Verwendung des Marconi'schen Telegraphen möglich sein; doch sind wir noch nicht so weit, dass alle Schiffe mit einem derartigen Apparat versehen sind, auch sind erst auf einigen Punkten dergleichen Stationen errichtet.

Uns auf die gewöhnlichen Nebelsignalstationen beschränkend, theilen wir hier mit, dass die Ver. Staaten 393 Nebel-Signalstationen, 120 Glockenstationen, 73 für Pfeifen eingerichtete Stationen, 44 Leuchtthürme mit akustischen Nebelsignalen besitzen.

Ein gutes Topophon muss die Eigenschaft besitzen, Schallsignale von einer Station oder auf einem Schiff auf grosser Entfernung aufzufangen, und zwar in einer Weise, dass der Beobachter nicht an der Richtung zu zweifeln vermag.

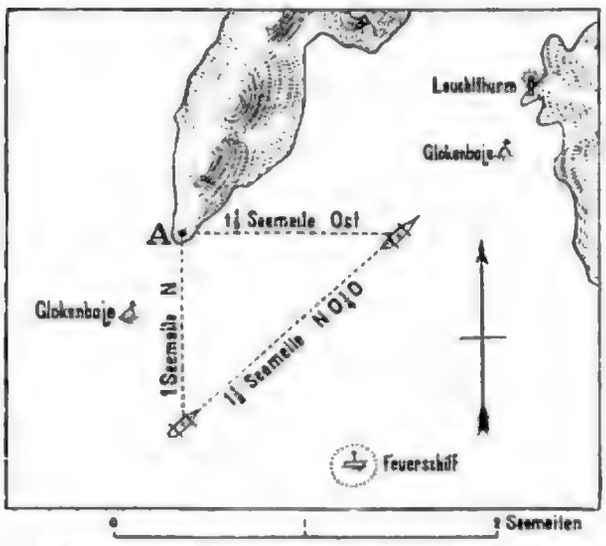
Diesen Anforderungen soll nach »Tijdschrift vande Vereenigung Het Nederlandsche Zeewegen« das Topophon von Heap entsprechen. Dasselbe besteht in der Hauptsache aus zwei trompetenförmigen, kleinen Nebelhörnern nicht unähnlich den Schalltrichtern, die genau einander entgegengesetzt an einer geraden, aus Holz gefertigten Stange, oder, noch besser, an einer Metallröhre befestigt werden. An dem unteren dünn zulaufenden Theil

der Hörner werden zwei Gummirohre befestigt, die mit einem eigenartig verfertigten Hörrohre versehen und mit einander verbunden sind.

Der Beobachter hält die Stange derartig, dass, mit dem Hörrohre in dem Ohre, die Trichter sich gerade dem Kopfe gegenüber befinden. Hört er nun einen Schall im rechten Ohr, dann ist er sicher, dass dieser aus der rechten Seite der Trompete kommt. Dreht sich nun der Beobachter auf der Stelle, ohne das Instrument zu bewegen, so lange um seine Achse, dass derselbe Ton ihn ins linke Ohr trifft, dann hat das Instrument natürlich die Richtung des Schalles gekreuzt. Dreht er nun wieder das Instrument derartig um seine Achse, dass der Schall abwechselnd das linke Ohr und das rechte Ohr trifft, dann kann man sicher annehmen, dass der Schall aus einer Richtung kommt, die in dem durch das Drehen des Werkzeuges beschriebenen Bewegungswinkel liegt. Man kann dann die Peilung auf dem Compass ablesen. Sollte der Beobachter auf einem Ohre deutlicher als wie auf dem anderen hören, dann muss eine solche Person die Hörrohre vertauschen können und aus beiden Beobachtungen das arithmetische Mittel ziehen.

Setzt man nun die Richtung auf einer Seekarte von dem Punkt, wo man sich zu befinden glaubt, aus, fest und zieht darauf die Curslinien, dann kann man, nachdem man den zurückgelegten Weg bestimmt, von einem zweiten Observationspunkt die Probe wiederholen und somit den Punkt bestimmen, woher der Schall kommt, indem man beide Schallrichtungslinien sich schneiden lässt.

Zum Beispiel:



Ermittelt man auf dem vorstehenden Kärtchen von der Länge des Schiffes aus, wo zuerst der Schall wahrgenommen wurde, die Richtung Nord und stellt von diesem Punkt aus neben dem Curs auch die Entfernung fest, z. B. NO ¼ O 1½ Meilen und findet man für die zweite Schallrichtung Osten, dann ist sicher anzunehmen, dass der betreffende Punkt, von dem der Schall kam, in A lag, wo eine bekannte Station errichtet ist. Fällt der Schnittpunkt nicht genau in A, sondern in dessen Nähe, so kann man von A ausgehend mittelst des verfolgten Curses und der zurückgelegten Schnelligkeit die Berechnung verbessern. Man hat somit eine Ortsbestimmung in der Nähe der Küste bei Nebel.

B.

Nochmals die Seemannsordnung.

Nach den Osterferien beabsichtigt der Reichstag seine Berathungen über die Seemannsordnung fortzusetzen. Schon seit Jahren hoffen die deutschen Seeleute aller Chargen auf die Verabschiedung dieses Gesetzes. Nach langen Commissions-Berathungen, deren Monate hindurch dauernde Arbeit 1900 durch Sessionsschluss nutzlos wurde, gelang es bekanntlich im Mai 1901, als der Reichstag bis zum Herbst vertagt wurde, die Materie zur Discussion für das Plenum mundgerecht zu machen. In den letzten Novembertagen nahm dann das hohe Haus zu den Commissions-Vorschlägen Stellung, ohne leider die Arbeiten zu Ende zu führen, — denn Zolltarif in erster Lesung und Etatsberathungen waren nothwendig geworden.

Aus den dreitägigen Berathungen im November konnten seemännische Kreise die für sie allerdings nicht überraschende Wahrnehmung machen, dass doch nur sehr wenige der Herren Reichstags-Abgeordneten in der Lage waren, ein sachkundiges Urtheil über strittige Punkte abzugeben. Ausser den Herren Freese, Stockhausen und Cahensly, sowie dem als Berichterstatter thätigen Herrn Dr. Semler, der sich vorzüglich in die Materie hineingearbeitet hat, traten noch aus der socialdemokratischen Partei die Herren Metzger und, der einzige Nautiker im Parlament, Herr Schwarz hervor. Diesem ist es s. Zt. gelungen in der hierarchischen Stufenleiter im Seemannsberuf die Matrosensprosse zu erklimmen und seine seemännische Laufbahn als Koch auf Frachtdampfern abzuschliessen. In Uebereinstimmung mit seiner nautischen Vorbildung stand auch die Tendenz seiner Anträge, deren Verwirklichung zwar seinen früheren Collegen, den Matrosen und Heizern ein Eldorado schaffen, die deutsche Seeschiffahrt aber in einigen Jahren an den Rand des Abgrundes bringen würde.

Ehe wir zu den noch in Aussicht stehenden uns aber bekannten Anträgen zur Seemannsordnung gehen, noch ein Paar Worte über den Entwurf der Reichsregierung. Er darf im Allgemeinen als Antwort auf unzählige Anträge, Eingaben oder Petitionen aus Rheder- und Seemannskreisen angesehen werden. Er hat auf diese Bezeichnung umsomehr Anspruch, weil die hauptsächlichsten Forderungen der im Deutschen Nautischen Verein und im Seeschiffer-Verband verkörperten Rheder und Seeleute, wirklich recht weitgehende Berücksichtigung ge-

funden haben. Noch mehr als diesen Stimmen schenkte die Reichsregierung den Beschlüssen der von den einzelnen Bundesstaaten berufenen »technischen Commission für Seeschiffahrt« Gehör. Man darf dem Entwurf also nachsagen, dass in ihm, unter Ausscheidung extremer Forderungen nach beiden Seiten, mehr oder minder alle realisirbaren Ideen Berücksichtigung gefunden haben, die der Reichsregierung von practischer Seite zugegangen waren.

Wenn trotzdem der Entwurf von der Reichstag-Commission in vielen Punkten verändert dem Plenum zur endgültigen Stellungnahme unterbreitet wurde, so ist zu bedenken, dass solche Abänderungen zum grossen Theil auf Anträge aus der socialdemokratischen Partei zurückzuführen sind. Und unter diesen Forderungen sind viele, die, neben erheblicher Schädigung der Rhederei von sehr problematischem Werth für die Schiffsleute, von der Reichsregierung vorher nicht in ihr Programm aufgenommen wurden.

Zur Categorie der bezeichneten Anträge gehört in vorderster Reihe das der Schiffsmannschaft auferlegte Verbot des Ladens und Löschens an Sonn- und Feiertagen. Ein thatsächlich ganz unverständlicher Wunsch, demzufolge die Concurrenzfähigkeit der deutschen Seeschiffahrt gegenüber ihren ausländischen Neidern stark beeinträchtigt den Schiffsleuten aber, wegen Ausfall von Ueberstundenlohn, materieller Nachtheil bereitet wird.

Da der Reichstag jene Anregung bereits in zweiter Lesung etwas modificirt angenommen hat, sind lange Auseinandersetzungen über ihre etwaigen vorauszusehenden Folgen heute ziemlich werthlos. Anders verhält es sich mit den socialdemokratischen Anträgen zu den Disciplinar- und Strafbestimmungen. Zu diesen hat der Reichstag noch keine endgültige Stellung genommen. Desshalb mögen hierzu noch einige Bemerkungen, obschon sie bereits vor einem Jahre gemacht sind, in Erinnerung gebracht werden.

Obgleich im Sinne der socialdemokratischen Anträge jedes Delikt der Schiffsleute erst, wenn es wiederholt begangen ist, straffällig werden soll, wird trotzdem gefordert, das Strafmaass der heute giltigen Seemannsordnung zu halbiren, soweit es sich auf Vergehen der Schiffsleute bezieht, zu verdoppeln aber in seiner Anwendung auf den Capitän oder die Schiffsofficiere. Nicht genug hiermit, soll dem für das Schiff verantwortlichen Capitän und seinen Officieren das Recht der Strafverhängung auch bei wiederholter Widersätzlichkeit genommen und dem zunächst erreichbaren Seemannsamt übertragen werden.

Weiterer Erwähnung werth sind noch ganz besonders zwei Anträge, auf deren Verwirklichung die socialdemokratische Partei grosses Gewicht legt. 1) Die Gewährung des Coalitionsrechts an Seeleute, nach Abschluss ihres Musterungsvertrags; 2) die Schaffung eines Schiffsraths unter Leitung eines Obmanns. Eine Institution, gedacht aus Mitgliedern der Schiffsmannschaft, die den Capitän berathen und besonders in gefahrvoller Situation das letzte Wort sprechen soll.

Dass sowohl der erste wie der andere Antrag practisch unausführbar sind, solange wir uns das Ansehen erhalten wollen, das deutsche Handelsschiffe als zuverlässige Seetransportmittel heute im ganzen Ausland geniessen, wird nicht nur dem Seemann verständlich sein. Wollte man den Schiffsleuten das Coalitionsrecht gewähren, die ganze deutsche Seeschiffahrt ginge unhaltbaren Zuständen entgegen. Es ist einleuchtend, dass die von Agitatoren verhetzten Leute, sobald eine Maassregel des Schiffscommandos ihren Beifall nicht fände, von dem gesetzlichen Recht Gebrauch machen und die Arbeit in corpore niederlegen würden. Angesichts eines Sturmes oder anderer Gefahren, welche Aussichten für die Güter des Kaufmanns und noch mehr für die der Obhut des Capitäns anvertrauten Menschenleben! Nicht minder gefährlich und auf ungefähr dasselbe hinauslaufend, ist der Vorschlag mit Bezug auf den Schiffsrath. Ihn verwirklichen — in Gemeinschaft mit dem Coalitionsrecht — hiesse, um es zu wiederholen, doch weiter nichts, als an Bord eines jeden deutschen Handelsschiffes eine parlamentarische Regierung einführen. Der Capitän und seine Officiere das Ministerium; die Unterofficiere die gegen Concessionen bereite Regierungspartei und die Mannschaft, unter Führung des bewussten Obmannes, die radicale Opposition. Also die Sanctionirung des Faustrechts, der Anarchie und der Meuterei.

Man weiss nicht, ruft die Unbedachtsamkeit — um nicht einen schärferen, aber präciseren Ausdruck zu gebrauchen — der Antragsteller oder der Umstand, dass derartige Anträge im deutschen Parlament ernst discutirt werden sollen, mehr Verwunderung hervor?!

Unseres Erachtens erfüllen die Reichstags-Abgeordneten bei der weiteren Berathung der Seemannsordnung vollkommen ihre Mission, wenn sie, ohne die durch Legion von Gesetzen und Verordnungen stark belastete deutsche Rhederei in ihrer Leistungsfähigkeit zu schwächen, den Anträgen auf Verbesserung der wirthschaftlichen und socialen Stellung aller an Bord in dienstlicher Stellung befindlichen Personen, ein wohlwollendes Entgegenkommen beweisen. Allerdings darf diese Liberalität nicht so weit gehen, dass Anträgen zugestimmt wird, die zweifellos die Disciplin schädigen und damit die Unlust zur Seefahrt seitens der mit Verantwortung überbürdeten Capitäne und Schiffsofficiere noch weiter fördern.

Ein Vortrag über Segelhandbücher.*)

Gehalten am 17. März im Nautischen Verein zu Hamburg

von Herrn Capt. Meyer,

Assistent der Deutschen Seewarte.

M. H.! Der Aufforderung des Nautischen Vereins folgend, bin ich heute in der Lage, Ihnen über Segelhandbücher im Allgemeinen wie auch über Handbücher für Dampfer im Besonderen etwas vorzutragen und mein dem Verein gegebenes Wort einzulösen.

Die Ihnen bekannte Anregung wurde in den Verein getragen durch ein Referat, das der Hülfsarbeiter bei der Seewarte, Herr Julius Herrmann, über das neue russische Segelhandbuch, das den Dampferweg von Kronstadt nach Wladiwostok behandelt, geschrieben und in den »Ann. d. Hydr.« veröffentlicht hat. Jenes russische Werk weicht von den bisher bei allen Nationen gebräuchlichen Segelhandbüchern wesentlich ab. Während die allgemein gebräuchlichen Segelhandbücher einzelne Meere sammt ihren Küsten in mehr oder weniger ausführlicher Weise beschreiben, behandelt das russische Werk den Dampferweg von Kronstadt bis nach Wladiwostok in fortlaufender Weise sehr ausführlich und umfasst in Folge dessen mehrere Bände, von denen bislang zwei erschienen sind.

M. H.! Bei dem Entwurfe eines solchen Segelhandbuches hat man zunächst die Frage zu stellen, welchem Zwecke das Buch dienen soll. In dieser Versammlung wird nun wohl kein Zweifel darüber bestehen, dass es in erster Linie zum Nutzen der praktischen Seeschiffahrt bestimmt ist, sei es, dass es durch Aufklärungen und Anweisungen die Möglichkeit schnellerer Reisen gewährt, sei es, dass es dadurch grössere Sicherheit in der Ausführung der Reisen schafft und so Leben und Eigenthum schützend wirkt. Sicher sind die Bücher diesem Bedürfnisse entsprungen.

Wie sich die Segelhandbücher und Seekarten aus den primitivsten Formen entwickelt haben, glaube ich, übergehen zu dürfen.**) Wahrscheinlich haben sie sich neben einander entwickelt, denn, als es bereits Seekarten in verhältnissmässig guter Ausführung gab, fehlte immerhin noch in grossen Kreisen der schiffahrttreibenden Bevölkerung das Verständniss dafür, was heute zum Theil noch für die kleine Küstenschiffahrt und Fischerei zutrifft. Es wurden daher trotz kartographischer Darstellung die Küsten in eingehendster Weise weiter beschrieben und neben dieser nach und nach die sonst für die Schiffahrt in Betracht kommenden Verhältnisse hinzugefügt. Mit der zunehmenden Erkenntniss gelangten auch die physikalischen Verhältnisse zur Darstellung, und so wuchsen die Bücher für die einzelnen Meere zu immer grösserem Umfang an. Einzelne Werke über ganze und halbe Oceane haben sich zu förmlichen Monstre-Bänden entwickelt. Sie gliedern sich meistens in zwei Theile, von denen der eine die Allgemeinen Verhältnisse behandelt, während der andere sich mit der speciellen Beschreibung der Küsten befasst.

Deutschland ist erst seit seiner politischen Einigung in ähnlicher Weise vorgegangen und hat aus diesem Grunde, wie der Name schon andeutet, die Deutsche Seewarte geschaffen, die neben diesem Zwecke auch noch vornehmlich der Meteorologie dient. Aehnliche Institute, meistens unter dem Namen Hydrographische Aemter, waren bei den meisten Seefahrt treibenden Nationen bereits früher in Thätigkeit. Sie befassten sich vornehmlich mit der Herausgabe von Seekarten und Segelhandbüchern. Auch vom Reichs-Marine-Amt in Berlin sind z. B. neben der Herausgabe von Karten, Leuchtfeuerverzeichnissen, Nachrichten für Seefahrer und anderen Publikationen, die Gebiete der Ost- und Nordsee in eingehendster Weise in einer ganzen Anzahl von Bänden beschrieben worden in herkömmlicher, theils sogar noch erweiterter Form. Die Deutsche Seewarte, der neben andern Arbeiten die Aufgabe gestellt war, die Oceane zum Nutzen der Seefahrt zu erforschen und zu bearbeiten, ist in anderer Weise vorgegangen, indem sie von der Beschreibung der Küsten gänzlich absah und sich auf die Erforschung der physikalischen Verhältnisse jener Gebiete beschränkte, um auf Grund der so gewonnenen Ergebnisse geeignete Anweisungen zum Befahren der Meere zu geben. Dieses ist in sehr ausführlicher Weise für alle drei Oceane geschehen. Für diese Weltmeere sind ausführliche Segelhandbücher, für den Atlantischen Ocean bereits in II. Auflage, herausgegeben, begleitet von Atlanten, die auch alle Grössen nach mittleren Verhältnissen kartographisch darstellen. Später wurde die Seewarte auch mit der Herausgabe von Küstenhandbüchern betraut, von denen der Englische Canal in zwei Bänden, die französische Westküste sowie die Südküste Irlands und der Bristol-Canal bereits in II. Auflage, der Irische Canal in zwei Bänden, eine Küstenstrecke von Westafrika und die Haupthäfen Chinas in I. Auflage erschienen sind. Im Druck befinden sich Bücher über die Ostküste von Südamerika und über die Westküste von Irland.

Früher waren die erwähnten kartographischen Darstellungen für die meisten Oceane nur für den Durchschnitt des ganzen Jahres, wo Monsune wechseln, allenfalls für jedes Halbjahr gegeben. Es konnte ein solches Mittel nur roh sein, weil ihm nur geringes und dazu noch mangelhaftes Material zu Grunde lag; später sind sie in mancher Hinsicht erweitert und vervollkommnet. Solche Resultate wurden und werden noch gewonnen, indem man alle vorhandenen Daten für eine bestimmte Gegend, sofern ihre Werthe in Zahlen ausgedrückt werden, addirt und daraus das Mittel nimmt, wie beim Luftdruck, Luft- und Wassertemperatur, Stromgeschwindigkeit, Bewölkung, Nebel- und Regentagen usw. Für Windrichtungen, Stürme, Windstillen usw. berechnete man event. auch die procentuale Häufigkeit. Gleiche Werthe werden dann durch Linien verbunden und so wird das Bild fertig. Ganz einheitlich war und ist das Verfahren nie gewesen, manches ist auch auf alten Grundlagen weiter gebaut.

Da nun aber die jahreszeitlichen Aenderungen an allen Orten mehr oder weniger erheblich sind, so erregte doch die Form des Jahresmittels in mancher Hinsicht Bedenken und man stellte zunächst Werthe des Sommer- und Winterhalbjahres, später sogar Monatsmittel her, und veranschaulichte dieselben in tabellarischer und auch kartographischer Form, wie bei den klimatologischen Untersuchungen am Lande. Diese Forschung auf dem Meere schloss den Ring um unsere Erde, so dass man jetzt im Stande ist, das Klima in grossen Zügen für die ganze Erde bildlich darzustellen, was für die Wissen-

*) Dass einzelne Sätze oder Worte durch Sperrdruck besonders hervorgehoben sind, ist auf Veranlassung der Redaction geschehen und nicht vom Autor ausgegangen. Es sind — soweit nicht nur Schlagworte markirt werden sollten — solche Stellen ausgezeichnet, von deren Inhalt wir wünschen, dass er den Lesern besonders auffallen möge. Herr Capt. Meyer hat sich den Dank aller praktischen und activen Capitäne durch seine Anregungen erworben. Hoffentlich gelingt es, die Aufmerksamkeit maassgebender Personen auf den Vortrag und seine Tendenz mit dem Erfolg hinzulenken, damit endlich auch im Deutschen Reich, das im Zeichen des Weltverkehrs steht, mit dem Princip aufgeräumt werde, durch weitschweifige wissenschaftliche Deductionen den Werth solcher Mittel herabzumindern, die allein den Zweck haben sollen, einem Praktiker die Ausübung seines Berufes zu erleichtern. D. R.

**) Wer sich näher darüber unterrichten will, findet solches in der von Brensing 1876 in Bremen herausgegebenen Besprechung des Werkes: »Das Seebuch« von Karl Koppmann.

schaft, für allgemeine Lehr- und Lernzwecke, zum Theil auch für die Praxis, von ausserordentlichem Werthe ist.

Das so gewonnene und dargestellte Bild ist freilich für den einzelnen Fall nicht immer zutreffend, sondern wird vielfach mehr oder weniger davon abweichen, wie es natürlicher Weise nicht anders sein kann und auch in wissenschaftlichen Kreisen nich anders erwartet wird. Die Abweichungen von dem Bilde werden um so mehr vorkommen, je häufiger die Schwankungen, und um desto grösser sein, je grösser die Schwankungen in den Werthen der einzelnen Elemente sind. In kartographischer Form lassen sich die Schwankungen nicht gut angeben, in tabellarischer Form werden die Extreme jedoch vielfach mitgetheilt. Durch die Schwankungen der Werthe und ihre Abweichungen von dem gegebenen Bilde verliert dieses, besonders für die Praxis, natürlich erheblich an Werth und bedarf aus diesem Grunde Ergänzungen durch die Bücher.

Man wusste zwar früher allgemein, dass die Wind- und Wetterverhältnisse, besonders in den gemässigten und kalten Zonen unseres Planeten, sehr veränderlich sind und von den durch die Klimatologie schon damals einigermaassen richtig festgestellten Mittelwerthen erheblich abweichen, doch über den eigentlichen Zusammenhang dieser Vorgänge ist erst durch die sogenannte synoptische Arbeit Klarheit geschaffen worden. Diese Arbeit bedingt die Herstellung von Karten für Luftdruck und Temperatur mit Wind, Bewölkung, Niederschlägen, Nebel, electrischen Entladungen u. s. w. für eine oder mehrere bestimmten Zeiten jeden Tages. Aus ihnen geht der gesammte Zustand der Atmosphäre zur Zeit der jeweiligen Beobachtung hervor, und der weitere Verlauf ergiebt sich von Karte zu Karte, wie Sie aus einem Bande synoptischer Karten ersehen können. Diese Arbeit umfasst zur Zeit fast sämmtliche Festländer, und von den Weltmeeren den Nordatlantischen Ocean. Letzteren einzig und allein durch die von deutschen Seeleuten ausgeführten und von der Deutschen Seewarte verarbeiteten Beobachtungen auf diesem Meere. Die Ergebnisse dieser Arbeiten, die auch in den Segelhandbüchern der Deutschen Seewarte Aufnahme fanden, sind es besonders, die für die Segelschiffahrt so fruchtbar gewesen sind, da die hieraus gewonnenen Resultate bis zu bestimmtem Grade für alle Oceane und Gewässer Geltung haben.

Durch diese Arbeit wird die allmähliche Verlagerung der einzelnen Luftdruckgebiete, von denen die ganzen Witterungsverhältnisse beherrscht werden oder abhängig sind, vor Augen geführt. Obgleich eine gesetzmässige Bewegung der ganzen Gebiete noch nicht hat festgestellt werden können, so bilden doch diese Arbeiten die hauptsächliche Grundlage für die sogenannte ausübende Meteorologie, d. h. für die Wettervorhersage und den Sturmwarnungsdienst. Die Mittelwerthe werden dazu nicht oder nur nebensächlich benutzt.

Den so allmählich vervollkommneten und erweiterten Segelhandbüchern wird nun vielfach der Vorwurf gemacht, dass sie überhaupt zu viel enthalten, dass sie zu sehr die Ziele der Wissenschaft verfolgen und zu wenig der Praxis Rechnung tragen, besonders aber, dass sie die Verhältnisse der Dampfschiffahrt ausser Acht lassen. Es tritt daher in nautischen Kreisen immer stärker die Forderung nach einfacheren, den Bedürfnissen der Dampfschiffahrt angepassten, Publicationen hervor. Dieses Verlangen hat in England schon vor längerer Zeit das Werk »Ocean Passages for Steamers« gezeitigt, das aber so dürftig ist, dass es seinen Zweck nicht erfüllen kann, sondern nur unter gleichzeitiger Benutzung ausführlicherer Werke im Stande ist, dem Schiffsführer höchstens als Hülfsrathgeber zu dienen. Förmlich jubelnd begrüsst wurden daher von den nautischen Kreisen, besonders von denen, die an der Dampferfahrt im Nordatlantischen Ocean betheiligt waren, die vor einer Reihe von Jahren vom Hydrographischen Amte in Washington zuerst veröffentlichten Pilot Charts für den Nordatlantischen Ocean. Diese für jeden Monat bearbeiteten Karten geben für den entsprechenden Monat die magnetischen Elemente, die Mittelwerthe der meteorologischen Elemente, sowie für Strömungen das Jahresmittel. Ausser diesen enthalten sie noch manche Angaben für die Praxis. Sie waren bei ihrem ersten Erscheinen offenbar in der Darstellung allen andern Publikationen voraus, doch wurde und wird auch jetzt noch ihr Werth erheblich überschätzt.

Auch in Deutschland ist der Wunsch nach einfacheren Büchern oder besseren kartographischen Darstellungen seit langem auf der Tagesordnung und laut geworden. Auch die Seewarte ist dieser Frage längst näher getreten, wie Ihnen aus den Verhandlungen von früheren Vereinstagen noch erinnerlich sein wird. Die 2. Auflage der Küstenhandbücher, sowie das für die chinesischen Häfen sind aus diesem Grunde auch schon mehr für den Gebrauch an Bord von Dampfern zugeschnitten, und auch für die Oceanfahrt sind diesbezügliche Vorarbeiten im Gange. Leider bin ich nicht in der Lage angeben zu können, wie weit diese Vorarbeiten gediehen sind und nach welchen Gesichtspunkten sie ausgeführt werden. Ferner werden von der Seewarte seit etwa Jahresfrist den amerikanischen Pilot Charts nachgebildete Monatskarten für den Nordatlantischen Ocean veröffentlicht, die zur Zeit eine Erweiterung erfahren.

Soweit sind wir zur Zeit überhaupt, und es frägt sich nun, wie weiter zu kommen ist, was zur Förderung und zur Sicherung der Dampfschiffsreisen geschehen kann, über das hinaus, was in den Navigationsschulen gelehrt und gelernt, und bis zum Abschluss der Prüfungen practisch erfahren wird. Alten, in einer bestimmten Fahrt ergrauten Capitänen, wird man für solche Fahrten zweifellos nicht viel bieten können, was sie nicht bereits persönlich erfahren haben, doch muss man bedenken, dass es auf allen Wegen Neulinge und Unerfahrene giebt.

Ich gebe zu, dass die bisherigen Bücher und Publicationen in erster Linie für die Segelschiffahrt zugeschnitten sind und auch, dass sie nach der wissenschaftlichen Seite hin wohl etwas entgleist und daher reichlich umfangreich geworden sind. Ersteres war aber naturgemäss durch die früheren Seefahrtsverhältnissen bedingt, letzteres kommt leider bei Untersuchungen öfter vor. Der Vorwurf kann aber nie für die wissenschaftlichen Untersuchungen als solche zutreffend sein, sondern höchstens für die Form der Untersuchungen und die Wiedergabe der Resultate. Die Untersuchungen selbst sind nicht zu entbehren und nur durch sie können wir das für die Praxis Nothwendige oder Wissenswerthe klären.

Ich gestatte mir nun, einige persönliche Ansichten hier vorzutragen, die vielleicht geeignet sein dürften, einen Anhalt zu geben, über die Grundbedingungen und auch die Ausführung eines zweckentsprechenden Werkes. Man muss zunächst bedenken, dass der Dampferweg in der Regel der kürzeste Weg überhaupt ist auf dem Meere, von dem abzuweichen selten lohnend sein wird. Ferner, dass die Navigirung nach Seekarten erfolgt, die in möglichster Vollkommenheit ausgeführt sind, und dass das zu schaffende Buch mit den karthographischen Darstellungen nur dazu bestimmt ist, die Seekarten zu ergänzen.

Aus diesen Gründen sollte man nach der Angabe des Weges bei seiner näheren Beschreibung alles fortlassen, was unveränderlich ist und was aus der Seekarte klar und deutlich hervorgeht, dagegen auf alles aufmerksam machen, was und wie etwas veränderlich ist; was, wie und wo etwas gefährlich werden kann. Ferner soll man Rath ertheilen, wie man das Veränderliche mit Vortheil ausnutzen kann, oder sich dagegen, besonders wenn es Gefahr bringen kann, am zweckmässigsten schützt. Vor allem aber soll man Das geben, was die

Karte nicht enthält und doch zur Förderung oder Sicherung der Reisen dienen kann.

Zur Förderung von Dampferreisen wird ein solches Buch selbstverständlich nicht so viel beitragen können, wie für Segelschiffsreisen ein Buch für Segelschiffe; dagegen wird zur Sicherung von Dampferreisen manches gegeben werden können und müssen, was nicht gerade alles Gelehrtenarbeit ist, sondern mehr nach der practischen Seite neigt.

Ausser den Collisionsgefahren bilden die magnetischen Verhältnisse, insbesondere durch die fast ausschliessliche Verwendung von Eisen und Stahl beim Schiffbau, die atmosphärischen Verhältnisse, Stürme, Nebel und unsichtige Witterung, sowie die Meeres- und Gezeitenströme die hauptsächlichsten Gefahren für die Dampfschiffahrt auf dem Meere und an den Küsten. Die meisten Verluste und Havarien sind auf letztere Ursachen zurückzuführen. Das Buch muss mithin davon soviel enthalten, dass ein Schiffsführer sich über alle diese Verhältnisse schnell und möglichst sicher unterrichten kann.

Die Lehre von der Missweisung und Deviation der Compasse wird nun zwar auf den Navigationsschulen gelehrt, doch dürfte erfahrungsgemäss eine weitere Ergänzung für die Behandlung der Compasse an Bord eiserner oder stählerner Schiffe, in einfacher verständlicher Weise geschrieben, in dem Buche wohl nicht fehlen. Auch müssten alle Compassangaben in Graden von N und S gezählt, rechtweisend sein, da hier nur eiserne oder stählerne Schiffe in Betracht kommen, die nur nach rechtweisenden Compassen geführt werden.

Zum Verständniss der atmospärischen Verhältnisse genügt die Vorführung mittlerer Verhältnisse nicht, denn so wenig ein Meteorologie im Stande ist, allein auf Grund von Mittelwerthen Wetterprognosen und Sturmwarnungen erfolgreich anzuordnen, so wenig ist ein Seemann im Stande, daraus Schlüsse für den einzelnen Fall zu ziehen, was er doch täglich muss. Es dürfte sich empfehlen, neben den Mittelwerthen die nur rechnerische Ergebnisse sind und vielleicht nur selten oder gar niemals vorkommen, solche typische Verhältnisse mit zu geben, die öfter vorkommen und der Witterung ihren Character öfter oder längere Zeit aufprägen.

Aus den Ihnen hier bekannten monatlichen und täglichen Wetterkarten für den Nordatlantischen Ocean ersehen Sie, dass die Wetterlagen nicht nur in der gemässigten Zone, sondern auch in den Tropen veränderlich sind; in der erstgenannten Zone häufig den Mittelwerthen entgegengesetzt. Sind aber die Wetterlagen verschieden, so sind es auch alle davon abhängigen Gefahr bringenden Elemente, Stürme, Regen, Nebel, Strömungen.

Ueber die Wind-, Regen- und Nebelverhältnisse in den einzelnen Wetterlagen werden Sie durch den Vergleich der einzelnen Karten genügend unterrichtet, doch auf die Strömungen muss ich etwas näher eingehen, weil die Meinungen über ihre Ursachen noch nicht geklärt sind und durch sie gerade viele Unglücksfälle verursacht werden. Unser früherer, allgemein verehrter Director der hiesigen Navigationsschule, Herr Dr. Th. Niebour, erklärte uns einst beim Unterricht in seiner klassisch derben Weise, nachdem er auf seine Frage über die Ursache der Meeresströme keine befriedigende Antwort erhalten hatte: der Wind ist's allein. Meine Herren! Ich habe sehr oft Gelegenheit und Veranlassung gehabt, sowohl in meiner Praxis wie in meiner amtlichen und secamtlichen Thätigkeit, Untersuchen über Meeresströme vorzunehmen, und ich kann auf Grund derselben durchgängig nur den Ausspruch unserers Altmeisters bestätigen; ein paar Ausnahmen davon hatten besondere Ursachen.

Wenn Sie die Stromkarten mit den Wetterkarten vergleichen, so werden Sie finden, dass in grossen Zügen die Mittelwerthe beider sich in Bezug auf Richtung ziemlich gut decken. Beide umkreisen die Gebiete des hohen Luftdrucks, und in den Gebieten der veränderlichen Winde folgen die Strömungen im Mittel auch der vorherrschenden Windrichtung, wie es in den Monsungebieten im Indischen und Stillen Ocean auch der Fall ist. Aber in den Gebieten der veränderlichen Winde ist der Strom ebenfalls nur vorherrschend, wie die Winde, und er wird häufig abgelenkt, unterbrochen oder umgekehrt nach entgegengesetzter Richtung, wie Sie aus einem Band klimatologischer Untersuchungen für das Quadratfeld No. 148, von 40 bis 50° N.-Br. und 30 bis 40° W.-Lg. ersehen können. Sie finden dort zu allen Jahreszeiten und an allen Orten auch westliche Strömungen, manchmal sogar vorwiegend, obwohl dort nach den Stromkarten nur der Golfstrom in nordöstlicher Richtung setzend herrschen soll. Nach der sehr sorgsam gearbeiteten Statistik führt die obige Publication dort für das ganze Jahr insgesammt 2502 Strombeobachtungen von mehr als 6 Sm Betrag in 24 Stunden auf, von denen 717 die Richtung zwischen N und ONO hatten, 825 die Richtung zwischen O und SSO, 546 die Richtung zwischen S und WSW, und endlich 414 die Richtung zwischen W und NNW. Es entfallen somit für das Jahr auf den NO-Quadranten 28,7%, auf den SO-Quadranten 32,9%, auf den SW-Quadranten 21,8%, und auf den NW-Quadranten 16,6% aller Versetzungen. Für den Monat Juli entsprechend 28,8%, 39,2%, 17,4% und 14,6%. Aehnlich ergeht es sogar in dem Kern des durch den beständigen Südostpassat verursachten Aequatorialstroms. Nicht nur, dass sich dessen Gebiet mit der jahreszeitlichen Verschiebung des Passatgebietes verschiebt, sondern, sobald der Passat selbst mal unterbrochen wird, was freilich selten vorkommt, hört auch meistens sofort der Strom auf und nicht selten findet sogar ein starker rücklaufender Strom statt. Als einem hiesigen bekannten Capitän einmal dort ein solcher Fall passirte und plötzlich eine dreitägige Windstille eintrat, mit der sein Schiff, anstatt wie nach den Angaben der Stromkarten etwa ½° bis 1° täglich nach Westen, 1° bis 1½° täglich nach Osten getrieben wurde, glaubte er, sein Chronometer sei »verrückt« geworden.

Obwohl nun die bisherige kartographische Darstellung der Meeresströme für allgemeine Lehr- und Lernzwecke geradezu mustergültig erscheint, so hat sie für den Seemann darüber hinaus wenig Werth. So lange das Bild ohne Rücksichtnahme auf die Jahreszeit, besonders aber ohne Rücksicht auf die Windverhältnisse, gegeben wird, muss man es mindestens als sehr mangelhaft für die Bedürfnisse des Seemannes bezeichnen, der für den einzelnen Fall meistens keinen Nutzen daraus ziehen, häufig aber beim Vertrauen darauf, in Gefahr gerathen kann. Auch die dynamische Bewegung des Wassers, wodurch rücklaufende Strömungen, Meeresströme und verticale Bewegungen im Wasser entstehen, gelangt hierbei nicht zur Darstellung doch müssen besonders auch diese in verständlicher Weise vorgeführt werden. Es werden dann die leider nicht unberechtigten Klagen der Seeleute aller Grade über die mangelhaften Stromkarten von selbst verstummen.*)

Bei allen Untersuchungen von Strandungsfällen, sofern sie auf Stromversetzung ganz oder theilweise zurückgeführt werden konnten, kam nach meiner Erinnerung nur ein einziger Fall auf die Nichtberücksichtigung bekannter Strömung, alle andern auf unbekannte Strömungen, d. h. solche, die weder in den Karten noch Segelhandbüchern angegeben waren oder den angegebenen nicht entfernt entsprachen. Und doch waren alle diese Strömungen vorhanden und auch durch die Windverhältnisse und die Form der Küste jedesmal als solche bedingt.

---

*) Siehe hierüber auch die Arbeiten von Capitän Dinklage, die in den »Ann. d. Hydr.« Jahrgang 1888, S. 1 und 1895 S. 427 veröffentlicht sind.

Die Engländer mit ihrer vorwiegend praktischen Veranlagung haben daher dieses System der Darstellung der Meeresströme längst verlassen, und, um die Jahreszeit zunächst zu berücksichtigen, Stromkarten für je zwei Monate veröffentlicht, in die sie aber nicht die Mittelwerthe eingetragen haben, wie bislang, sondern die wirklich für je 24 Stunden gefundenen Strömungen. Dieses ergiebt natürlich ein wesentlich anderes Bild, als schön linirte Karten zeigen. Man ersieht aus ihnen die nicht unerheblichen Abweichungen des Stromes von der mittleren Richtung und von der mittleren Geschwindigkeit. Leider ersieht man nur nicht daraus, unter welchen Verhältnissen diese Abweichungen stattfanden. Dass es vornehmlich, wenn nicht allein, die Folge der Veränderlichkeit des Windes war, steht für mich zweifellos fest. Darauf weisen auch alle von dem Hydrographischen Amt in Washington kürzlich veröffentlichten Berichte der in der Westindienfahrt beschäftigten amerikanischen Dampfercapitäne hin, wie Sie in den letzten Nummern der »Ann. der Hydr.« lesen können. Alle betonen darin die Stromveränderungen in jenen Gewässern, sobald eine Windänderung eintritt. Ich könnte Ihnen hunderte von solchen Beispielen vorführen, doch gestattet die Zeit es jetzt nicht.

Dass aber in der Praxis ein grosses Bedürfniss für bessere Kenntniss der Meeresströme vorhanden ist, als uns die bisherigen Stromkarten bieten, beweisen auch die neueren Versuche von Lloyds, die durch Aussetzen von Stromflaschen Aufschluss darüber zu erlangen hoffen. Doch meine Herren, diese Versuche sind problematischer Natur. Von den etwaigen gefundenen Flaschen ist wohl der Aussetzungsort und der Fundort nebst beiden Daten bekannt, weiter fehlt aber alles. Es lässt sich daraus zwar mit Sicherheit feststellen, dass eine solche Flasche in einer bestimmten Zeit vom Aussetzungs- bis zum Fundorte gelangt ist, doch welchen Weg sie genommen, ob und welche Irrwege sie inzwischen gemacht, lässt sich nicht nachweisen; nicht mal, ob und wie lange sie bereits am Fundorte gelegen hat oder ob sie nicht schon früher mal anderweitig ruhte. Von allen andern Flaschen aber, die nicht wiedergefunden werden, erfahren wir nichts. Betrachten Sie eine solche Karte von Flaschenposten, so ersehen Sie eben nur die mittlere Trift. Sie sehen, dass die meisten der mittleren Richtung des Windes gefolgt sind, andere dagegen davon ganz abweichende Richtungen angenommen und zurückgelegt haben, die den allgemeinen Triften zum Theil sogar entgegengesetzt sind. Zweifellos ist dieses durch Windverhältnisse veranlasst, die bei oder bald nach der Aussetzung der Flasche herrschten und von den vorherrschenden Windverhältnissen abweichend waren. Durch diese gelangten sie aus dem betroffenden Gebiete und in solche, wo andere Windverhältnisse vorherrschend sind. Diese Stromflaschen beweisen bestenfalls nur das, was ich Ihnen bereits vorgetragen habe, zu weiteren Untersuchungen sind sie aber ganz zwecklos. Auch der in den Karten so stark hervorgehobene Golfstrom würde sich sicher ebenso schnell im Atlantischen Ocean verlieren, wie die annähernd gleiche Wassermasse, die durch die Strasse von Yucatan fliesst, dies im Golf von Mexico thut, wenn ihm nicht durch die im Atlantischen Ocean vorherrschenden südwestlichen Winde stets neue warme Wassermassen aus niederen Breiten zugeführt würden, wofür die angezogene Quadratarbeit im Kern des Golfstromes den besten Beweis liefert.

In einfacher verständlicher Weise müssten diese Meeresströme und auch besonders die Gezeitenströme in einem solchen Buche behandelt werden. Dass dieses möglich, zeigt die Vorführung der bis dahin von keinem Seemann verstandenen Gezeitenverhältnisse des Englischen Canals in den zwei Auflagen der Deutschen Segelhandbücher für den Englischen und Bristol-Canal, die unter den Seeleuten so ungetheilten Beifall gefunden haben.

Auf einen andern Punkt möchte ich hierbei noch aufmerksam machen, auf den Unterschied der Nebelbildung über Land und Wasser. Wie alle, oder doch die meisten von uns wissen, dass sich bei windstiller klarer Witterung Nachts der Nebel über Land durch Ausstrahlung bildet, wodurch dem Blicke des Seemanns die an der Küste befindlichen Leuchtfeuer so oft entzogen werden, während er selbst auf dem Wasser das schönste sichtigste Wetter hat, und im Vertrauen auf diese Sichtigkeit der Luft das Lothen unterlässt und dadurch in Gefahr geräth.

Ausser den vorgenannten, durch magnetische und atmosphärische Verhältnisse bedingte Fragen kommen noch manche Fragen technischer Natur in Betracht. Zu diesen gehören Hinweise auf zweckmässig anzulaufende Häfen für Ergänzung von Kohlen, Proviant, Wasser usw., auf Nothhäfen zur Vornahme von provisorischen oder definitiven Reparaturen, auf Lothungsgründe, Eistriften u. a. m.

Um nun auf das russische Werk zurück zu kommen, muss erwähnt werden, dass die Verhältnisse der Dampfschiffahrt in Russland und Deutschland grundverschieden sind. Für Russland beschränkt sich die Oceanfahrt mit Dampfern zur Zeit ausschliesslich auf den Weg von Kronstadt nach dem fernen Osten, dem sich in Mittelmeer noch der Weg von Odessa nach demselben Ziel anschliesst. Es lag daher für die Russen nahe, diesen Weg bei der Beschreibung zunächst zu wählen. Für Deutschland liegt die Sache jedoch ganz anders; die deutsche Dampfschiffahrt umfasst alle Meere. Es führen nicht nur directe Dampferlinien von der Nordsee nach allen Küsten der ganzen Erde, sondern es giebt auch directe deutsche Linien, die von Nordamerika nach Westindien, Südamerika, dem Mittelmeer, Ostindien und Ostasien führen. Zu diesen kommen noch viele unregelmässige Fahrten von Dampfern, die in der allgemeinen Frachtfahrt beschäftigt sind. Alle solche Wege in ausführlicher Weise einzeln zu beschreiben, dürfte wohl kaum angängig sein. Meiner Meinung nach dürfte es zweckmässiger sein, oceanweise vorzugehen, um Zeit und Raum zu sparen. Die allgemeinen Verhältnisse lassen sich zunächst besser und übersichtlicher darstellen als bei jeder einzelnen Reise, und auf den Oceanen fallen viele Wege auch streckenweise zusammen, wodurch öftere Wiederholungen vermieden werden können bei der Beschreibung.

Sie werden aus diesen Ausführungen entnehmen, dass manche Punkte zu berücksichtigen sind, wenn ein solches Buch zum wirklichen Nutzen der Dampfschiffahrt dienen soll.

M. H.! Dieses ist überhaupt erst der 2. Vortrag, den ich halte. Den ersten hielt ich vor etwa 12 Jahren ebenfalls an dieser Stelle. Er betraf die Gefahren der Schiffahrt, besonders der Dampfschiffahrt, auf Binnengewässern, die man damals in seemännischen Kreisen entweder überhaupt nicht kannte oder unterschätzte, und die die Litteratur nicht mal den Namen nach kannte. Der Erfolg jenes Vortrages, ich darf dies ruhig aussprechen, war gross und wirkte vielfach reformatorisch auf diesem Gebiete. Nicht nur Behörden und Gerichte beherzigten die daraus gewonnenen Resultate, sondern diese fanden auch Aufnahme in Lehrbücher der Navigation. Ich hoffe, dass auch dieser Vortrag in ähnlicher Weise zum Segen für die Schiffahrt auf dem Meere werden möge, wenn auch nur in anregender Weise, und sehe einer Besprechung desselben gerne entgegen.

* * *

Die vom Vortragenden gewünschte Discussion zeitigte bekanntlich folgenden einstimmig angenommenen Antrag:

»Der Nautische Verein zu Hamburg hält die Bearbeitung von Segel-Handbüchern, die ausschliesslich für die Dampferfahrt zugeschnitten sind, für sehr erwünscht«.

Seeamtsverhandlungen.

Seeamt zu Flensburg.

Zusammenstoss des Kieler Passagierdampfers »Maybach«, Schiffer Kühler, mit dem Estebrügger Ewer »Anna« am 1. Februar d. J. unweit Friedrichsort. Der Dampfer »Maybach« befand sich auf seiner Plantour, als er mittags zwischen 12 und 1 Uhr in die Nähe von Friedrichsort kam, wo der Ewer »Anna« westlich vom Zollwachtschiff vor Anker lag. Plötzlich steuerte der Dampfer gerade auf den Ewer zu und rannte in dessen Steuerbordseite. Das stark beschädigte Schiff musste schwer leck nach Hull (?) geschleppt werden. Der Unfall ist dadurch herbeigeführt, dass der am Ruder des Dampfers befindliche Steuermann Krützfeld plötzlich ohnmächtig wurde und das Ruder aus der Hand verlor.

Der Reichscommissar beantragt, den Steuermann Krützfeld das Schiffer- und Steuermannspatent zu entziehen, weil man einem Manne, der an epileptischen Anfällen leidet, nicht als Schiffsführer oder Steuermann das Leben von Menschen anvertrauen kann. Er tadelt ferner die Besatzungsverhältnisse auf den Kieler Föhrdedampfern.

Der Spruch des Seeamts lautet: »Der Zusammenstoss des Kieler Dampfers »Maybach« mit dem Ewer »Anna« in der Kieler Föhrde am 1. Februar d. J. ist durch den Steuermann Krützfeldt herbeigeführt, der durch einen epileptischen Anfall das Steuerruder verlor. Die Besatzungsverhältnisse auf den Kieler Föhrdedampfern, wo ein Schiffsführer zugleich Billetteur und Restaurateur ist, sprechen gegen sich selbst, sie entziehen sich aber der Kritik des Seeamts«.

Schiffbau.

Bauaufträge.

Der auf der Neptun-Werft, Rostock, zu erbauende Stahlschraubenfrachtdampfer der neu gegründeten Rhederei Cords & Schmidt wird 1300 Tons laden und ist, wie das am 26. October v. J. vom Stapel gelaufene Schwesterschiff »Marianne« für Fahrten in der Nord- und Ostsee bestimmt. Der neue Dampfer, der nach den Vorschriften des Germanischen Lloyd aus bestem Siemens-Martinstahl erbaut werden soll, erhält die Abmessungen 220'×32'×15' 9½". Der Dampfer wird mit einer Triple-Expansionsmaschine von normal 400 HP. ausgerüstet werden.

Vermischtes.

Prüfungswesen. Mittwoch, den 16. April ds. Js. 8 Uhr Morgens beginnt in der Königl. Navigationsschule zu Geestemünde eine Prüfung für Schiffer auf grosser Fahrt und für Seesteuerleute. Meldungen dazu nimmt bis zum 15. April der Navigationsschul-Director, Herr Jungclaus in Geestemünde entgegen.

Schiffsverkehr in Hamburg im Jahre 1901*). Während des Jahres 1901 sind in Hamburg 12 847 Seeschiffe von insgesammt 8 383 000 R.-T. Raumgehalt (Netto) angekommen, und zwar 9449 Schiffe von 7 620 000 R.-T. mit Ladung sowie 3398 Schiffe von 763 000 R.-T. leer und in Ballast. Von Hamburg abgegangen sind im Jahre 1901 im Ganzen 12 823 Seeschiffe von 8 352 000 R.-T., nämlich 9646 Schiffe von 5 914 000 R.-T. mit Ladung und 3177 Schiffe von 2 438 000 R.-T. leer und in Ballast. Im Vergleich zum Jahre 1900 hat die Zahl der in Hamburg angekommenen und von dort abgegangenen Schiffe ein wenig abgenommen, ihr Raumgehalt zeigt dagegen eine Zunahme. Im Jahre 1900 kamen nämlich in Hamburg 13 102 Seeschiffe von 8 038 000 R.-T. an und 13 109 Seeschiffe von 8 050 000 R.-T. gingen ab. Im Jahre 1890 betrug die Zahl der angekommenen Seeschiffe 13 312 und deren Raumgehalt 7 766 000 R.-T., im Jahre 1890 waren 8176 Seeschiffe von 5 203 000 R.-T. angekommen und im Jahre 1880 nur 6024 Seeschiffe von 2 767 000 R.-T. Der Netto-Raumgehalt der im Jahre 1901 in Hamburg angekommenen Seeschiffe zeigt hiernach im Vergleich zum Jahre 1890 eine Zunahme um 61 pCt., gegen 1880 sogar um 203 pCt.

*) Die auf Seite 20 mitgetheilte Statistik der Quai-Verwaltung umfasst nur diejenigen Schiffe, welche die Quaianlagen benutzt haben.

Schiffsverkehr in den französischen Häfen im Jahre 1901. Während des Jahres 1901 liefen in den französischen Häfen ein und aus insgesammt 46 161 Schiffe von insgesammt 31 324 733 Reg.-Tons gegen 47 562 Schiffe von 31 254 740 Reg.-Tons im Jahre 1900. Demnach hat sich gegen das Vorjahr die Anzahl der Schiffe um 1401 vermindert, dagegen ist der Tonnengehalt um 69 993 Reg.-Tons gestiegen. Die Betheiligung der französischen und fremden Flagge an diesem Schiffsverkehr ist aus nachstehender Zusammenstellung ersichtlich:

Eingang:	1900 Reg.-Tons	1901 Reg.-Tons	Gegen 1900 + mehr — weniger
Französische Schiffe.	4 678 506	4 793 209	+ 114 703
Fremde Schiffe	13 681 942	13 405 794	— 276 148
Zusammen	18 360 448	18 199 003	— 161 445
Ausgang:			
Französische Schiffe.	4 332 585	4 503 131	+ 170 546
Fremde Schiffe	8 561 707	8 622 599	+ 60 892
Zusammen	12 894 292	13 125 730	+ 231 438

Der Tonnengehalt der französischen Flagge weist hiernach ein Mehr von 285 249 Reg.-Tons auf, während der der fremden Flagge um 215 256 Reg.-Tons zurückgegangen ist. Die Zunahme des Tonnengehalts der französischen Schiffe ist hauptsächlich dem grösseren Verkehr mit den französischen Colonien zuzuschreiben. In den hauptsächlichsten Häfen war der Schiffsverkehr im Jahre 1901 folgender:

	Eingang	Ausgang	Zusammen
	Reg.-Tons		
Dünkirchen	1 197 075	518 974	1 716 049
Calais	693 488	643 344	1 336 832
Boulogne	1 302 138	1 277 869	1 580 007
Rouen	916 882	218 842	1 135 726
Dieppe	402 168	281 976	684 164
Le Havre	2 248 645	1 632 726	3 881 361
Cherbourg	1 529 893	1 567 680	3 097 573
Nantes*)	331 144	55 866	387 010
St. Nazaire	661 042	134 951	795 993
La Rochelle	433 481	241 686	675 167
Bordeaux	1 009 240	756 923	1 766 163
Cette	575 804	414 136	989 940
Marseille	4 865 861	4 338 597	9 204 458

(La Dépêche Coloniale.)

*) Nur für 11 Monate.

Verbesserungen der Schiffahrtswege und Seehäfen sowie Neubau von Canälen in Frankreich. Die französische Deputirtenkammer hat kürzlich eine Vorlage berathen und angenommen, durch welche bedeutende Mittel für Verbesserungen der Wasserstrassen und Seehäfen sowie für neue Canalanlagen bereit gestellt worden sind. Die ganze, für diese Zwecke be-

willigte Summe beläuft sich auf 663 450 000 Fr., wovon 60 630 000 Fr. für Verbesserungen bestehender Wasserwege, 159 180 000 Fr. für den weiteren Ausbau der Seehäfen und und 443 640 000 für den Bau neuer Canäle gebraucht werden. Die geplanten Verbesserungsarbeiten an inneren Wasserstrassen erstrecken sich auf sieben Flussläufe oder Canäle, für welche im einzelnen 3 000 000 bis 13 600 000 Fr. in Ansatz gebracht worden sind. Die höchste Ausgabe entfällt auf die Seine, demnächst kommen 12 030 000 Fr. auf die Canäle, welche die Schelde mit den Kohlenbecken von Pas-de-Calais und der nördlichen Meeresküste verbinden, ferner 11 Millionen Francs auf den Canal du Midi. Die übrigen hier in Betracht kommenden Wasserwege sind folgende: Rhein-Rhonecanal bis Bourogne, Orléans-Canal, Rhone, Geronne zwischen Cartets und Bordeaux. Nachstehend sind die Namen der Seehäfen genannt, für deren Ausbau Einzelbeträge von 2 bis 34 Mill. Frcs. ausgeworfen wurden: Dünkirchen, Boulogne, Le Havre, Rouen, Saint-Nazaire, Nantes, Bordeaux, Bayonne, Cette und Marseille. Von den neu anzulegenden Canälen ist in erster Linie der Nord-Ostcanal zu erwähnen, welcher einen Kostenaufwand von 131 000 000 Fr. erfordert; im Uebrigen kommen noch nachgenannte Verbindungen in Frage: Canal zwischen Loire und Rhone (123 Mill. Frcs.), Canal von Marseille zur Rhone (91 400 000 Fr.), Nordcanal (60 Mill. Frcs.), Canal von Moulins nach Sancoins (16 Mill. Frcs.), Verbindung der Loire zwischen Nantes und Briare, erste Section Nantes-Augers (14 Mill. Frcs.), Canal von Combleux nach Orleans (4 Mill. Frcs.), Verbindung von Cette mit der Rhone (4 240 000 Fr.).

Entwickelung der japanischen Schiffbau-Industrie. Die Schiffahrtsgesellschaft Osaka Shosen Kaisha hat im December v. J. einen von den Osaka Iron Works neu erbauten Flussdampfer übernommen, der den Namen »Tachi Maru« erhalten hat. Der Dampfer ist für die Fahrt auf dem Yangtsekiang, und zwar auf der Strecke zwischen Hankau und Ichang, bestimmt. Seine Grössenverhältnisse sind folgende: Brutto-Tonnengehalt 2076.09 R.-T., Netto-Tonnengehalt 1287.17 R.-T., Länge 278 japanische Fuss, Breite 39.45 japanische Fuss, Tiefe 11.1 japanische Fuss, Tiefgang 5.6 japanische Fuss. Er hat Einrichtungen für 8 Passagiere erster Classe, 24 Passagiere zweiter Classe und für 320 Deck-Passagiere. Die Regierung der Vereinigten Staaten beabsichtigt, 21 in Manila zu stationirende kleinere Wachtschiffe auf den Werften Ostasiens bauen zu lassen. Die Vergebung soll auf dem Submissionswege erfolgen. Neben den Werften in Shanghai und Hongkong sind auch japanische Gesellschaften, wie die Mitsu Bishi-Werft in Nagasaki, die Kawasaki-Werft in Kobe, die Ishikawa-Werft in Tokio und die Uraga-Dock-Compagnie in Uraga, zur Bewerbung aufgefordert worden. Bedingung ist, dass die Schiffe innerhalb eines Jahres fertiggestellt werden. Die Kawasaki-Dock-Gesellschaft in Kobe beabsichtigt, ihr Betriebscapital von 2 auf 4 Millionen Yen zu erhöhen.
(Nach einem Bericht des Kais. General-Consulats in Yokohama.)

Japans Handelsflotte Ende 1901. Nach einer Zusammenstellung des Japanischen Verkehrsministeriums gab es in Japan Ende 1901 4515 Schiffe von 20 und mehr Tons, welche einen Raumgehalt von insgesammt 894 920,22 Tons darstellen. Unter diesen Schiffen befanden sich 961 Dampfer von 569 873,25 Tons und 3 554 Segelschiffe mit einem Raumgehalt von insgesammt 325 046,97 Tons; 18 Dampfer hatten einen Inhalt von 6000 Tons oder mehr.

(Nach The Japan Times.)

Vorschriften für die Benutzung der staatlichen Trockendocks im Hafen von Sydney. Unterm 14. November 1901 sind für die Benutzung der staatlichen Trockendocks in Sydney Vorschriften erlassen, wonach die der britischen Marine gehörigen oder von ihr gecharterten Schiffe, ferner die der Regierungen des Australischen Bundes sowie die von Neusüdwales und die Kriegsschiffe anderer Nationen die Docks abgabenfrei benutzen dürfen, während die anderen Schiffe nach ihrem Raumgehalt in Tons und der Dauer der Benutzung folgende Abgaben entrichten müssen:

	für die Ton und den ersten Tag oder einen Theil desselben	für die Ton und jeden folgenden Tag oder einen Theil desselben
4000 Tons und darunter.....	6 d	4 d
4001 » bis 5000 Tons.....	5½ »	3½ »
5001 » » 6000 »	5 »	3 »
6001 » und darüber	4½ »	3 »,

mit der Maassgabe, dass für kleine Fahrzeuge mindestens 20 ℔ für den ersten Tag oder einen Theil desselben und 15 ℔ für jeden folgenden Tag oder einen Theil desselben zu bezahlen sind. Die Abgabenerhebung erfolgt nach dem in Lloyds Register angegebenen Bruttotonnengehalt. Das Sutherland-Dock kann bei einer Tiefe von 29' 6" bis zu 32' Schiffe bis 600' Länge aufnehmen; die lichte Weite beim Zugang ist 84'. Das Fitzroy-Dock kann bei 19' bis zu 21' 6" Tiefe Fahrzeuge bis 450' Länge aufnehmen; die lichte Weite beim Zugang ist 59'.

(Nachr. f. Handel und Industrie.)

Vereinsnachrichten.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 2. April. Nach Erledigung zahlreicher Eingänge, Zuschriften und Drucksachen, lenkt ein Mitglied die Aufmerksamkeit der Versammlung auf die Unzuverlässigkeit des von Marinemannschaften bedienten Windanzeigers in Cuxhaven. Von Sonnabend, den 29. März bis zum zweiten Festtag zeigte der Apparat ununterbrochen für Borkum und Helgoland einen Wind aus südwestlicher Richtung, Stärke 4, an, während thatsächlich an beiden Oster-Feiertagen zu dieser Zeit Nordwest-Wind von 9—11 Stärke herrschte. Uebereinstimmend waren die Mitglieder der Ansicht, dass es im öffentlichen Interesse liege, wenn der Bedienung des Apparates grössere Aufmerksamkeit geschenkt werde. — Hierauf beschäftigt sich der Verein, gemäss eines Berichtes der Commission betr. Prüfungswesen der Seeschiffer und Seesteuerleute, mit der Beantwortung folgender Fragen:

Soll die Zulassung zur Schifferprüfung bedingt sein durch den Nachweis einer dreimonatlichen Vorbereitungszeit auf einer staatlichen Navigationsschule?

In einer lebhaften Auseinandersetzung kamen die beiden entgegengesetzten Ansichten, Bejahung bezw. Verneinung der Frage, in ähnlicher Weise zum Ausdruck, wie s. Zt. in der »Hansa« auf den Seiten 75, 99, 112. Der Verein hat schliesslich mit grosser Mehrheit die Frage verneint, ebenso nahm er gegenüber der Anregung »ob den Bundesregierungen ein einheitlicher Cursus für Schifferschüler zu empfehlen sei«, eine ablehnende Stellung ein.

Ist es zeitgemäss eine Trennung der Befähigungs-Nachweise für Steuerleute und Führer von Dampfschiffen und Segelschiffen eintreten zu lassen; d. h. soll ein Prüfling zur Steuermannsprüfung zugelassen werden, ohne den Nachweis einer zwölfmonatlichen Seefahrtszeit als Vollmatrose auf Segelschiffen beibringen zu können?

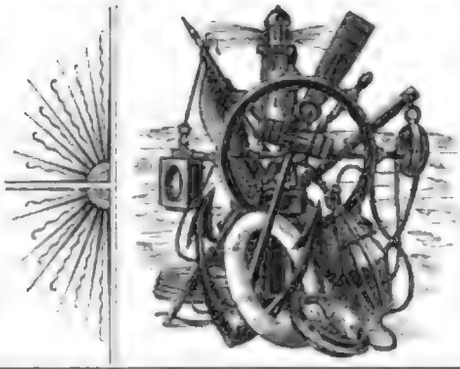
Nach einem kurzem Referat eines Commissionsmitgliedes über die Aufnahme, die diese Anregung in der Commission gefunden hat, lehnt der Verein jede Discussion über diese Frage mit der Begründung ab, dass er nach wie vor die Dienstzeit auf Segelschiffen als den Grundstein der Ausbildung eines jeden Seemanns betrachte. Nächste Sitzung am 9. April. Tages-Ordnung: **Schlussberathung über Aenderung des Verbands-Statuts.**

Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer
zu Hamburg.
(Geschäftsführender Verein, Steinhöft 1.)

Seeschiffer-Verein „Weser"
in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin"
in Stettin.



Schiffer-Gesellschaft
in Lübeck.

Verein
Flensburger Seeschiffer
in Flensburg.

Seeschiffer-Verein
in Danzig.

Der **Seeschiffer-Verein „Stettin"** macht die Mittheilung, dass die regelmässigen Versammlungen des Vereins am 24. März geschlossen worden sind.

Der **Seeschiffer-Verein „Weser"** schreibt:

Die regelmässigen Sitzungen sind geschlossen; es findet jedoch während der Monate April bis October jeden ersten Montag im Monat eine Versammlug statt.

Mit der **Abänderung der Verbandsstatuten** ist der Verein »Weser« einverstanden; er hofft jedoch, dass die Statuten der Einzelvereine davon unberührt bleiben.

* * *

Um solchen Mitgliedern, die den Verhandlungen des letzten Verbandstages nicht beigewohnt haben, die Bedeutung dieses Beschlusses vor Augen zu führen, muss erwähnt werden, dass der Herr Vertreter des Weser-Vereins zwar persönlich der von Hamburg beantragten Statutenabänderung sympathisch gegenüberstand, dass er aber in Berlin auf seine gebundene Marschroute hinwies, die ihm eine zustimmende Aeusserung seines Vereins verbot. Dass die in Rede stehende Statutenänderung eine Erweiterung des Verbandes durch Aufnahme solcher Vereine bezweckt, deren Mitglieder auch Seesteuerleute sind, ist den meisten Mitgliedern wohl bekannt.

Selbstverständlich trifft die Annahme des Weser-Vereins zu, wenn er hofft, dass die Statuten der Einzelvereine durch die beregte Aenderung des Verbandsstatuts unberührt bleiben. Der Zweck des beabsichtigten Schrittes soll ja lediglich eine Vergrösserung des Verbandes sein. Den Antragstellern schwebt die Gründung einer Corporation vor, die alle organisirten deutschen Schiffsführer und Seesteuerleute zu Mitgliedern zählt. Die überwiegende Majorität der Einzelvereine des Verbandes Deutscher Seeschiffervereine hat die Bedeutung einer solchergestalt gedachten Körperschaft erkannt und sich im Princip damit einverstanden erklärt, dass Steuermannsvereine Mitglieder des Verbandes werden. Und damit ist viel, wenn nicht Alles erreicht, denn diejenigen Paragraphen des Statuts, über die eine Beschlussfassung auf dem Verbandstage vorläufig ausgesetzt wurde, beschäftigen sich nur mit Abstimmungsformalitäten, über die eine Einigung leicht erzielt werden dürfte. Der Hamburger Verein wird am 9. April in Gegenwart seines Rechtsbeistandes zu diesen Punkten Stellung nehmen und das Resultat der Berathungen den Einzelvereinen umgehend zur Beantwortung zustellen. Sobald sich die Einzelvereine geäussert haben, wird dann später der Wortlaut des neuen Statuts in der »Hansa« veröffentlicht werden. Es bleibt danach nur zu wünschen, dass diejenigen Vereine, welchen durch die Aenderung des Statuts der Beitritt zum Verbande Deutscher Seeschiffer-Vereine freigestellt ist, auch von diesem Recht Gebrauch machen und nicht den Lauf der anerkennenswerthen fortschrittlichen Strömung im Verbande durch Passivität zum Stillstand bringen. Es soll hierbei die Bemerkung nichts unterlassen werden, dass ausser Steuermanns-Vereinen auch Lootsen-Corporationen, sofern sie die Aufnahmebedingungen erfüllen, d. h. wenn ihre Mitglieder Inhaber von Schiffer- oder Steuermanns-Patenten sind, das Recht des Beitritts in den Verband zustehen wird.

Digitized by Google

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.

Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1902. No. 15. Hamburg, den 12. April. XXXIX. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Beiträge zur Tief- und Mindest-Lade-Linie. — Die chinesischen Handelshäfen. — Auszüge aus Geschäftsberichten verschiedener Rhedereien. (1901.). — Mittheilungen von nautischem Interesse. — Seeamtsverhandlungen. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Auf dem Ausguck.

Am 6. April 1902 fand in Brunshausen, in Gegenwart einer aus Sachkundigen bestehenden Gesellschaft, die **Schluss-Besichtigung der Cadetten und Schiffsjungen des Schulschiffes »Grossherzogin Elisabeth«** statt. Ein epochales Ereigniss in der Geschichte des Deutschen Schulschiffsvereins. Brachte der Tag doch Manchem Genugthuung und gerechte Belohnung für viele, wirklich sehr viele Mühe und Arbeit. Zunächst dem Vorstand des Vereins, dessen Mitglieder, getragen von dem Vertrauen ihres Ehrenvorsitzenden, S. K. H. des Grossherzogs von Oldenburg, der Schulschiffsidee practische Gestaltung zu geben vermocht haben; unbekümmert um der Parteien Hass und Gunst. Ebenso dürfen mit innerer Befriedigung Diejenigen auf den 6. April zurückblicken, in deren Händen die Ausbildung und Erziehung der jungen Leute gelegen hat: der bewährte Schiffsführer Herr Corvettencapitän a. D. Rüdiger und seine Officiere. Aber auch alle Personen, die im Lauf letzter Jahre gegen lebhaften Widerspruch weitester Kreise für die Schulschiffsfrage eingetreten sind, weil sie den Werth und den gesunden Kern der ernsten Bestrebungen erkannten, auch sie haben begründeten Anlass, ihre Freude über das Resultat der Schlussbesichtigung auszusprechen.

Von einer detaillirten Schilderung aller Ereignisse am Besichtigungstage muss abgesehen werden; zwei grosse hamburgische Tageszeitungen geben hierüber Aufschluss. Nur was vom Standpunkt des practischen Seemannes aus zu sagen ist, nur solche Beobachtungen sollen hier in Kürze mitgetheilt werden. — Die Witterung war für die Beurtheilung, ob die jungen Leute auch wohl im Ernstfalle etwas zu leisten vermöchten und nicht nur, wie vorher so Mancher angenommen hatte, oberflächlich eingedrillt seien, wie geschaffen. Sturm und Regen stritten um die Herrschaft; ein unangenehmes, nasskaltes Wetter. Nachdem in einer kurzen Prüfung die Zöglinge durch prompte Antworten bewiesen hatten, dass sie über den Zweck und die Bedeutung der einzelnen Gegenstände an Bord, über Taue, Segel, Takelage etc. wohl unterrichtet waren, zeigten sie beim Spleissen, Knoten und Segelnähen eine für ihre kurze Fahrzeit erfreuliche Geschicklichkeit. Eine daran schliessende Kleidermusterung, in Gegenwart hoher Marineofficiere, führte zu einem befriedigenden Resultat und bewies, welche Bedeutung den Faktoren Ordnung und Sauberkeit mit Recht beigemessen wird. Dann kam die practische Bethätigung der im Laufe eines Jahres erworbenen Kenntnisse: Segel los- und festmachen, reffen, ab- und anschlagen; Raaen brassen und toppen; Royalraaen aus allen Toppen an Deck; »Mann über Bord«-Bootsmanöver u. A. m. Alle diese Arbeiten wurden trotz des unbehaglichen

Wetters mit einer Sicherheit und Präcision ausgeführt, dass man seine Freude hatte. Unter Vermeidung alles Schematischen, recht viel Individualität. Neben dem Verfasser dieser Zeilen stand, aufmerksam und kritisch alles beobachtend, der Inspector einer grossen hamburgischen Segelschiffs-Rhederei. Ein Mann, der mit Lobaussprüchen sonst recht sparsam umgeht. »Was ist Ihr Eindruck?« fragte ich ihn. »Die Jungen machen sich gut. Eine Anzahl habe ich schon vorgemerkt zum Dienst als Leichtmatrosen auf unseren Segelschiffen. — Sehen Sie mal jenen Bengel dort, wie geschickt er bei der Royalraa arbeitet. Den will ich auch haben.« — Diese Aeusserung eines hervorragenden Fachmanns darf, weil sie so zwanglos und überzeugend gemacht wurde, als characteristisch für die Ansicht gelten, die unter den anwesenden Seeleuten über die Leistungen der Schulschiffszöglinge bestand. Wohin man sich auch wandte, die Art und Weise, wie die einzelnen Arbeiten ausgeführt wurden, deutete den Aufwand von Mühe und Arbeit an, der auf diese Ausbildung verwandt war. Desshalb durfte zum Schluss der Besichtigung auch ein besonders thatkräftiges Mitglied des Schulschiffs-Vereins, Herr Capt. Bramslöw, als er seine Befriedigung über die Leistungen der Jungen aussprach, sicher sein, dass er die Ansicht practischer Seeleute wiedergab. Betrogen wird jedenfalls Niemand, der einen dieser durchweg frischen, kräftigen und anscheinend auch zufriedenen Jungen als Leichtmatrose an Bord nimmt.

Mit dieser Erkenntniss ist aber weder das Wesen noch die Bedeutung der fachmännischen Ausbildung unseres seemännischen Nachwuchses erschöpft. Die wirthschaftliche und sociale Seite der Frage mögen aus begreiflichen Gründen diesmal unerörtert bleiben, aber auf den Werth ausgebildeter Kauffahrtei-Seeleute für unsere Wehrkraft zur See muss noch kurz hingewiesen werden. Soweit die Bemannungsfrage in Betracht kommt, ist es bei den Beziehungen der Handels- zur Kriegsmarine natürlich absolut nicht gleichgültig, ob die als »Seeleute von Beruf« jährlich eingestellten Dienstpflichtigen den Grundstein zu ihrer Ausbildung auf Seglern oder auf Dampfern gelegt haben. Ebenso wie im Anschluss an die Besichtigung Herr Admiral Thomsen Exc., wies später auch Herr Admiral Schmidt auf dieses Moment mit grossem Recht hin.

Und nun noch eine kurze kritische Bemerkung. Es ist bisher immer nur von den Zöglingen im Allgemeinen die Rede gewesen, ohne besonders zu erwähnen, dass neben Schiffsjungen auch Cadetten zeigen mussten, was sie im Laufe des Jahres gelernt hatten. Die beiderseitigen Leistungen waren wohl gleichwerthig. Der Kreuzmast, das Arbeitsfeld der Cadetten, wurde ebenso gut wie die anderen Masten bedient Abfällige Kritik an den Leistungen der jungen Leute soll desshalb auch nicht geübt werden; im Gegentheil, sie zeigten gerade beim Bootsmanöver eine erfreuliche Vertrautheit mit ihren Funktionen. Aber trotz dieses günstigen Eindrucks halten wir die Ausbildung für den Nachwuchs von Schiffsofficieren und Schiffsleuten an Bord *eines* Schiffes nach wie vor nicht für richtig. Und zwar einmal aus socialen Gründen, die hier schon früher genannt sind, dann aber auch, weil den Cadetten an Bord dieses Schulschiffes jede Gelegenheit fehlt, sich die für ihren späteren Beruf so nothwendigen Kenntnisse im Löschen und Einnehmen von Ladung anzueignen.

Wir dürfen diese kurze Besprechung nicht schliessen, ohne wenigstens anzudeuten, dass das wirklich günstige Resultat der am 6. April abgehaltenen Schlussbesichtigung nicht zum Wenigsten von der zwar stillen aber mühevollen und umfassenden Thätigkeit eines Mannes abhängig war, den der Schulschiffs-Verein die Ehre hat, seinen zweiten Vorsitzenden zu nennen. Die Mitglieder wissen, welche führende Rolle er im deutschen Schulschiffs-Verein einnimmt, unseren Lesern mag die Mittheilung genügen, dass Herr Professor Dr. C. Schilling-Bremen eins der hervorragendsten Mitglieder dieser ebenso bedeutenden wie segensreichen Vereinigung ist.

* * *

In deutschen nautischen Kreisen herrscht vielfach die Vorstellung, dass ebenso wie Schiffe unter deutscher auch alle **Fahrzeuge** unter englischer Flagge von staatlich **geprüften Personen geführt** werden. Ein kürzlich im englischen Oberhaus zwischen dem bekannten Lord Muskerry und dem Vertreter des Handelsamtes zum Austrag gekommener Meinungsaustausch schliesst über die beregte Frage jeden Zweifel aus. Auf Lord Muskerry's Beschwerde, dass es noch immer Schiffe unter englischer Flagge mit ungeprüften Führern gebe und dass eine Beseitigung solcher Missstände im Interesse der öffentlichen Sicherheit liege, äusserte sich der Regierungsvertreter folgendermaassen: »Zweifellos ist es möglich für jedes britische Schiff einen staatlich geprüften Führer zu erlangen, ein Zustand, der gewiss herbeizusehnen ist. Ich bin mir aber nur nicht klar, wie diese Idee verwirklicht werden soll. Gesetze dieses Landes sind auf unsere Colonien nicht anwendbar, noch weniger in anderen Staaten und solange ein britisches Schiff lediglich zwischen ausländischen Häfen und solchen unserer Colonien fährt — es giebt deren unendlich viele — sehe ich keine Möglichkeit unsere Gesetzgebung zur Geltung zu bringen. Gewiss, man könnte sagen, Schiffe ohne ungeprüfte Führer müssen aus dem Register gestrichen werden. Aber was wäre dann die Folge? Sie würden unter anderer Flagge mit demselben

Personal weiter fahren.« Zum Schluss wird Lord Muskerry ersucht, bei den Versicherungs-Gesellschaften vorstellig zu werden, damit sie auf die Rheder der oben charakterisirten Fahrzeuge durch Prämienerhöhung einen Druck ausüben.

Beiträge zur Tief- und Mindest-Lade-Linie.

Sehr beachtenswerthe Bemerkungen zur Frage der Ladelinien enthält das letzte Heft der Marine-Rundschau. Sie stammen aus der Feder des in seemännischen Kreisen wohlbekannten Capitäns z. S. Schmidt, der kürzlich zum Contre-Admiral ernannt wurde.

Der Verfasser vertritt in Uebereinstimmung mit unserer schon früher ausgesprochenen Anschauung den Standpunkt, dass die Beurtheilung der Eigenschaften einer Tiefladelinie in erster Linie eine technische Frage ist und nicht vorwiegend eine wirthschaftliche oder gar eine sociale. Selbstverständlich kommen auch diese Interessen dabei in Betracht, aber ehe man sich mit ihnen beschäftigt, müssen die Schwierigkeiten gehoben sein, die einer Tiefladelinie, soll sie auch wirklich nützlich wirken und zur erhöhten Sicherheit von Leben und Eigenthum beitragen, begegnen.

Die Befürwortung einer der englischen Einrichtung nachgebildeten Ladelinie für deutsche Schiffe ist schon desshalb nicht zu empfehlen, weil nachweisbar solche Unglücksfälle englischer Schiffe, die sich auf unrichtige Beladung zurückführen lassen, seit Inkrafttreten der Freibordregeln bis Mitte der achtziger Jahre zugenommen haben. Und nicht nur absolut, sondern auch relativ, während die Seeunfallstatistik über deutsche Schiffe ein entgegengesetztes Bild zeigt. Dass die Engländer mit ihrer Lademarke nicht Das getroffen haben, was ursprünglich — wenigstens von ihren Befürwortern — erwartet wurde, kann man täglich im Verkehr mit englischen Seeschiffahrtsinteressenten hören. Bei dem Princip, auf dem die englischen Vorschriften beruhen, — eine Ladelinie für alle Schiffe, unbekümmert um die Eigenschaften der einzelnen Schiffstypen — ist das negative Resultat wohl erklärlich.

Mit besonderem Interesse haben wir von der Mittheilung Kenntniss genommen, dass die Idee, von der sich die Seeberufsgenossenschaft bei der Bearbeitung ihrer Ladelinie leiten lässt, bereits Anfang der 70 er Jahre in England von fachmännischer Seite als die allein richtige hingestellt wurde. Die zur Begutachtung über eine Tiefladelinie damals eingesetzte »Royal Commission on unseaworthy Ships« kam nach zweijähriger Thätigkeit zu folgendem Beschluss:

> Man könne nur auf Grund eines Verhältnisses des eigentlichen zum Reservedeplacement zu einer Bestimmung der Ladelinie schreiten, sie sähe aber keine Möglichkeit, allgemeine Regeln aufzustellen, und müsse es für schädlich halten, solche durch Parlamentsakte zu bestimmen. Zur Ansammlung weiteren Materials empfahl die Commission die Eintragung der jeweiligen Freibordhöhe in das Journal, sobald das Schiff voll beladen war, und die Rapportirung desselben an die Zollbehörde oder im Auslande an den Consul.

Diesem Rathe ist man aber bekanntlich nicht gefolgt. Vielmehr traten einige Jahre später durch Parlamentsbeschluss die unter dem Namen »Plimsoll-Marke« bekannten Freibordregeln in Kraft. Eine Vorschrift, die gradezu schädlich wirkte. Bringen wir nun im Hinblick auf den Beschluss der Royal-Commission jene Bekanntmachung in Erinnerung, die die Seeberufsgenossenschaft erliess, als ihr die Aufsicht über den Tiefgang der Seeschiffe übertragen wurde. Sie lautet:

> »Zur Durchführung dieser Aufsicht hat jeder Rheder zu veranlassen, dass auf jeder Reise ausserhalb der kleinen Küstenfahrt und Wattfahrt der Tiefgang eines jeden seiner Schiffe (Fischerei-, Bergungs- und Lustfahrzeuge, sowie Schleppdampfer ausgenommen) beim Ausgange aus demjenigen Hafen, in welchem es voraussichtlich den grössten Tiefgang auf der betreffenden Reise erreicht, am Vorder- und Hintersteven des Schiffes ermittelt, im Journal vermerkt und ohne Verzug der Berufsgenossenschaft angezeigt werde, unter Hinzufügung etwaiger, für die Beurtheilung des Tiefganges zweckdienlicher Bemerkungen über Art und Beschaffenheit der Ladung und deren Stauung. Diese Anzeige hat der Rheder dem für den Heimathshafen seines Fahrzeuges zuständigen Sectionsvorstande zu erstatten. Wird auf der betreffenden Reise in einem späteren Hafen der aufgegebene Tiefgang überschritten, so ist entsprechende weitere Anzeige zu machen.«

Beide Instanzen, die englische und die deutsche, stützen sich auf das Urtheil von Fachleuten. Ebensowenig wie s. Zt. der vom Urtheil der Fachcorporation abweichende Parlamentsbeschluss in England die Sicherheit des Lebens und Eigenthums auf See erhöht hat, wird es auch die Anregung der Reichstagscommission vermögen, die, als Zusatzantrag zur Seemannsordnung, bekanntlich eine gesetzliche Regelung des Tiefgangs der Kauffahrteischiffe fordert. Denn die Verwirklichung eines solchen Antrages würde die Einführung einer allgemeinen Tiefladelinie zur Folge haben und damit, weil die nothwendigen Erfahrungen noch nicht nutzbar gemacht werden konnten, Zustände in Deutschland schaffen, wie sie der einsichtsvolle Engländer seit einem Vierteljahrhundert in seinem Lande bedauert.

Wir wollen im Anschluss hieran nicht unterlassen, den Lesern die Schlüsse mitzutheilen, zu denen Herr Admiral Schmidt bei seinen Ausführungen gelangt.

> Würde die Reichsregierung dem Beispiele Englands folgen und sich durch die Agitation zu Gunsten einer Tiefladelinie herbeilassen, gesetzliche Vorschriften auch für alle Frachtschiffe zu geben, bevor das hierzu erforderliche Material

gesammelt ist, so würden Bestimmungen entstehen, welche die weitere Entwickelung unseres Seehandels hemmen würden. Neben vielen guten, die Seeschiffahrt fördernden Vorschriften besitzen wir doch schon manche, durch welche sich die Handelsschiffahrt beengt fühlt, und der dem Reichstage vorliegende Entwurf einer neuen Seemannsordnung enthält eine so grosse Zahl von einengenden, die Handelsschiffahrt erschwerenden Vorschriften und so viele Sprünge ins Dunkle, dass, falls die erwähnte Resolution Gesetzeskraft erhalten sollte, die deutsche Seeschiffahrt ernstlich gefährdet würde.

Mit ganz besonderer Aufmerksamkeit haben wir weiterhin die Auslassungen von Herrn Admiral Schmidt zu einer Mindest-Tieflade-Linie verfolgt. Wir greifen folgende Stellen heraus:

Unter den Totalverlusten ist die Zahl der leeren Schiffe, der Schiffe, die in Ballast gefahren oder nur theilweise beladen waren, die bei Weitem grösste.

Die grösste Gefahr für ein Seeschiff besteht aber, wie auch die Statistik nachweist, in zu geringer Belastung. Aus diesem Grunde ist in Fachkreisen, wie auch im britischen Parlament, wiederholt der Wunsch nach einer Mindestladelinie laut geworden.

Zu bedauern ist hierbei nur, dass sich die Controlle der Seeberufsgenossenschaft nicht auch auf die geringsten Tiefgänge erstreckt, um gleichzeitig für diese Schiffe auch Material für eine Mindestladelinie zu erhalten.

Im Anschluss an diese Bemerkungen dürfte es angebracht sein, den Wortlaut des von Lord Muskerry im Oberhaus eingebrachten Entwurfs für eine Mindest-Lade-Linie wiederzugeben. Bemerkt mag noch werden, dass diese »Bill« schon seit langen Monaten auf ihre zweite Lesung harrt. Zum März war sie anfänglich in Aussicht genommen; kürzlich aber konnte man in der englischen Presse lesen, sie sei auf unbestimmte Zeit verschoben. Fragt man nach Gründen dieser Verzögerung? Herr Admiral Schmidt hat sie kurz und treffend folgendermassen genannt:

»Dass die Agitation sich in dieser Richtung nicht bethätigt, kann nur dadurch erklärt werden, dass hierfür die Gewinnsucht der Rheder nicht als Vorwand benutzt werden kann.«

Wir lassen nun den Wortlaut des Entwurfs zur Mindest-Lade-Linie folgen:

1) Der Rheder jedes englischen Schiffes, welches aus einem englischen Hafen ausläuft (mit Ausnahme der Fahrzeuge von weniger als 80 R.-T., die ausschliesslich für Küstenschiffahrt, zum Fischen und als Yachten bestimmt sind) muss an jeder Seite des Schiffes in Gemässheit des § 437 der Merchant Shipping Act von 1894 eine Scheibe von zwölf Zoll Durchmesser anbringen, die in der Mitte durch eine zwei Zoll breite horizontale, unauslöschliche und gut sichtbare Linie durchschnitten wird. Die vorstehend erwähnte Scheibe und Linie sind ausser der durch § 438 der Merchant Shipping Act von 1894 vorgeschriebenen Linie anzubringen.

2) Die Mitte dieser Scheibe, die nach den Vorschriften des Board of Trade auf Grund der Merchant Shipping Act von 1894 anzubringen ist, dient dazu, die Minimal-Eintauchungstiefe des Schiffes mit Ballast oder theilweiser Ladung zu markiren.

3) Wenn diese Mindest-Lade-Linie eines Schiffes mit Ballast oder theilweiser Ladung oberhalb der Wasser-Oberfläche sichtbar ist, so soll das Schiff wegen Verstoss gegen die Merchant Shipping Act von 1894 am Ausgehen verhindert werden.

4) Sämmtliche Bestimmungen und Strafandrohungen, die bezüglich der Lade-Linien in der Merchant Shipping Act von 1894 vorgesehen sind, bleiben in Kraft.

5) Ein Fahrzeug, welches mit Ballast oder theilweiser Ladung in See gehen muss, hat dieselbe nach der von Board of Trade vorgeschriebenen Methode vorzunehmen. Der Rheder hat die Verpflichtung, die vollkommene Beobachtung dieser Regeln zu überwachen. Unternimmt ein mit Ballast oder theilweise beladenes englisches Schiff eine Fahrt, ohne die Bedingungen erfüllt zu haben, so verfällt der Rheder in eine Geldstrafe, welche 100 £ nicht übersteigen darf.

6) Bevor ein Schiff mit Ballast oder theilweiser Ladung einen Hafen des Vereinigten Königreichs oder der englischen Besitzungen verlässt, so hat sein Capitän der Zollbehörde, oder, in einem fremden Hafen, dem englischen Consul einen Schein auszuhändigen oder aushändigen zu lassen, welcher enthält:

a) Den Tiefgang und den freien Raum, gemäss der Merchant Shipping Act, nach welcher die Ballast-Einnahmen oder die theilweise Beladung erfolgt ist;

b) Die Art des Ballastes oder der Ladung in Tonnen angegeben;

c) Die behufs Verhütung des Ueberschiessens der Ladung getroffenen Vorsichtsmaassregeln.

Die Zollbehörde oder der englische Consul dürfen dem Capitän die Erlaubniss zur Abfahrt nicht ertheilen, bevor nicht dieser Nachweis eingereicht ist. Jeder englische Capitän, dessen Erklärungen sich als falsch erweisen, verfällt in eine Geldstrafe von 100 £.

7) Fremde Schiffe, welche die Häfen des Ver. Königreichs mit ungenügendem Ballast verlassen wollen, oder deren Ballast schlecht gestaut ist, sind durch das Board of Trade am Ausgehen zu verhindern.

8) Diese neue Acte (Light Load Line Bill) tritt mit dem 1. Juni 1903 in Kraft und bildet einen Anhang zur Merchant Shipping Act von 1894.

Die chinesischen Handelshäfen.

Von Gustaf Krenke.

China hat sich keineswegs immer gegen die Aussenwelt abgeschlossen. Es gab eine Zeit, wo man im himmlischen Reiche mit dem Gedanken umging und auch eifrig an der Verwirklichung des Gedankens arbeitete, westwärts Handelswege nach dem Mittelmeer zu eröffnen. Als aber der Islam an die Stelle des römischen Weltreiches getreten war und die westlichen Schutzstaaten den Chinesen entriss, entzogen sich diese seit dem 8. Jahrhundert n. Chr. allem internationalen Verkehr fast tausend Jahre lang. Als sich China endlich entschloss, wieder am Weltverkehre theilzunehmen, kam nicht mehr der Land-, sondern nur der Seeweg in Betracht. Bis zum Opiumkrieg war Canton das einzige Bindeglied zwischen China und der übrigen Welt; der am 29. August 1842 geschlossene Friedensvertrag von Nanking eröffnete den Europäern auch die Häfen

Amoy, Futschou, Ningpo und Schanghai und verschaffte den Engländern zugleich Hongkong. Nach dem Zuge der Engländer und Franzosen gegen Peking wurden durch den Friedensvertrag von Peking am 24. October 1860 den Europäern alle bedeutenderen Häfen Chinas erschlossen.

Für den Weltverkehr kommen in Norden vier Häfen: Niutschuan, Tientsin, Tschifu und Kiautschou in Betracht; von Kiautschou bis zur Mündung des Jangtsekiang ist die Küste ohne Häfen und wegen der vorgelagerten Sandbänke für die Grosschiffahrt nicht geeignet. Dann aber bildet der Jangtsekiang ein gewaltiges Einfallsthor und stellt die Häfen Schanghai, Tschinkiang, Wuhu, Krukiang, Hankau, Schaschi, Itschang und Tschungking dem Handel zur Verfügung. Südlich vom Jangtsekiang sind die Häfen gleichmässiger vertheilt als im Norden, nämlich Sutschau, Hangtschau, Ningpo, Wentschau, Futschau, Amoy, Schatau (Swatow), Kanton und Hongkong. Von den Häfen Nordchinas sind Tientsin und demnächst Niutschuan, von denen Mittelchinas Schanghai und Hankau und von denen Südchinas (wenn man von dem englischen Hongkong absieht) Kanton und Schatau die bedeutendsten.

Der nördlichste Hafen ist Niutschuan; im Jahre 1899, also vor dem Boxer-Aufstand, der naturgemäss den Handel und Verkehr beeinträchtigte, betrug sein Handelsverkehr 145 Mill. Mark, trotz verschiedener widriger Umstände, wie Streitigkeiten zwischen den Kaufleuten des Nordens und Südens über die Zahlungsweise, Ausstände unter den Hafenarbeitern und Ausbruch der Pest. Unter den Ausfuhrwaaren spielen Bohnen, deren Hauptabnehmer Japan ist, eine bedeutende Rolle. Unter der Einfuhr nehmen Baumwollwaaren bei weitem den ersten Platz ein, erst in weitem Abstande folgen Metallwaaren, Opium und Wollwaaren. Eisenbahnmaterial, das gegenwärtig ebenfalls die Einfuhrziffer gewaltig anschwellt, kommt naturgemäss auf die Dauer nicht in Betracht. Niutschuan hat unbestreitbar eine grosse Zukunft, da es der eigentliche Endpunkt der Grossen Sibirischen Eisenbahn ist, aber man wird damit rechnen müssen, dass es früher oder später auch dem Namen nach nicht mehr ein chinesischer, sondern ein russischer Hafen sein wird.

Bedeutender als Niutschuan ist gegenwärtig noch Tientsin, obwohl sein Hinterland, die Provinz Petschili, verhältnissmässig arm ist und keine zur Ausfuhr geeigneten Erzeugnisse hervorbringt. Vor einem Vierteljahrhundert war der Verkehr von Tientsin noch herzlich unbedeutend; erst seit 1888 fing es an, sich zu entwickeln, seitdem aber auch in solchem Maasse, dass sich der Verkehr von zehn zu zehn Jahren verdoppelte. Es ist das um so bemerkenswerther, als Peking, dessen Hafen Tientsin ist, dem ausländischen Handel verschlossen ist. Die Gründe dieser Entwickelung sind recht zahlreich: zunächst die Thatkraft der ausländischen Kaufleute, die in Tientsin einen auswärtigen und namentlich einen Ausfuhrhandel eingerichtet haben; alsdann der Einfluss der fremdenfreundlichen Politik des kürzlich verstorbenen Vicekönigs Li-Hung-Tschang; ferner die Nachbarschaft der Gesandtschaften und endlich die Errichtung von Banken, sowie besonders der Bau von Eisenbahnen einerseits nach Schanhaikwan, Kintschau, Niutschuan und Mukden, andererseits nach Peking. Noch hat Tientsin den Höhepunkt seiner Entwicklung nicht erreicht, da die Wirkung der Eisenbahnen bisher nur in ganz geringem Maasse hat zum Ausdruck kommen können. Der grösste Theil der Waaren wurde dem Hafen bisher durch Kameele zugeführt, die auf dem Rückwege Thee nach Kiachta bringen. Diese Beförderungsart des Thees wird sich allerdings ändern, sobald die Nordbahn in Mukden Anschluss hat und ein durchgehender Verkehr auf der Mandschurei- und Sibirischen Bahn möglich ist. Sollte indessen dadurch der Seeverkehr von Tientsin beeinträchtigt werden, so darf nicht vergessen werden, dass Russland eine Bahn von Peking über Balgan nach Kiachta zum Anschluss an die Sibirische Eisenbahn in Aussicht genommen hat, sodass dereinst Tientsin der Endhafen der Sibirischen Eisenbahn werden würde. Nicht unerwähnt darf der von dem Regierungs-Baumeister Franz Woas im »Ostasiatischen Lloyd« entwickelte Plan, einen Seecanal von Peking nach dem Meere herzustellen, bleiben. Sollte dieser Plan wider Erwarten zur Ausführung kommen, so würde Tientsin einen erheblichen Theil seines Verkehrs abgeben müssen.

Tschifu liegt nahe dem englischen Weihaiwei am Busen von Petschili und steht im Verkehr wenig hinter Niutschuan zurück; es hatte bisher die Provinz Schantung und das Hwangho-Gebiet als Hinterland, es wird aber mit der Zeit mehr und mehr seinen Verkehr an Tsingtau im deutschen Kiautschou-Gebiet abgeben. An Gründen hierfür kommen namentlich folgende in Betracht: Zunächst ist Tschifu nicht immer eisfrei und muss nothgedrungen während des durch Eis erzwungenen Stillstandes der Schiffahrt seinen Verkehr dem deutschen Wettbewerbshafen überlassen. Alsdann ist Tschifu, nahe der Spitze einer vorspringenden Halbinsel, ohne Eisenbahn-Verbindung mit dem Binnenlande und wird auch solche Verbindung auf absehbare Zeit kaum erhalten; die Küstenschiffahrt vermag dagegen nur einen beschränkten Ausgleich zu schaffen. Endlich hat Tschifu gegenüber Tsingtau im Verkehr mit Europa längere See- und Landfrachten. Immerhin geht eine Verschiebung im Verkehr nur allmählich vor sich.

(Schluss folgt.)

Auszüge
aus
Geschäftsberichten verschiedener Rhedereien.*)
(1901.)

1) Hamburg-Amerika Linie.

Actiencapital ℳ 80 000 000 (um 20 000 000 ℳ Ende März d. J. erhöht. D. R.), Betriebsgewinn ℳ 20 348 314.88, Abschreibungen ℳ 14 429 453.74; **Dividende** ℳ 4 800 000 = **6 pCt.** Die Dividenden der vier letzten Jahre betrugen 10, 10, 8, 8 pCt.

Das Ergebniss des verflossenen Jahres bleibt hinter demjenigen des vorhergehenden nicht unerheblich zurück. Während in der ersten Hälfte des Jahres 1901 die in unserem vorjährigen Bericht hervorgehobene günstige Conjunctur fortdauerte, trat im weiteren Verlaufe desselben auf dem nordamerikanischen Frachtenmarkt eine ebenso plötzlicher, wie entschiedener und anhaltender Rückgang ein. Wenn es trotzdem gelungen ist, neben sehr erheblichen Abschreibungen und Rückstellungen eine immerhin befriedigende Verzinsung des Actiencapitals zu erreichen, so ist dies hauptsächlich dem Umstande zu verdanken, dass der Personenverkehr, insbesondere der Auswandererverkehr, während des ganzen Jahres ein recht lebhafter gewesen ist. Da die Auswanderungslust in ausserdeutschen Ländern offenbar noch fortgesetzt im Steigen begriffen ist, so glauben wir für diesen Zweig des Geschäftes auch für das laufende Jahr ein recht befriedigendes Resultat in Aussicht stellen zu können. Zugleich berechtigt uns aber der Umstand, dass der Rückgang der Frachtraten im Verkehr von Nordamerika nach Europa, im Wesentlichen auf, ihrer Natur nach, vorübergehende Ursachen zurückzuführen ist, zu der Hoffnung, dass auch in dieser Beziehung die Wiederkehr normaler Verhältnisse nicht lange auf sich warten lassen wird. Voraussetzung ist dabei allerdings, dass die wirthschaftspolitischen Beziehungen zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten keine Trübung erfahren. Der Verkehr von Cajüts-Passagieren war auch im verflossenen Jahre ein recht lebhafter; insbesondere erfreute sich der Schnelldampfer »Deutschland« grosser Beliebtheit und lieferte dementsprechend günstige Einnahmen.

Der Verkehr auf den in Gemeinschaft mit dem Norddeutschen Lloyd betriebenen ostasiatischen Linien hatte noch unter den Nachwirkungen der chinesischen Wirren und einer in Japan ausgebrochenen wirthschaftlichen Krisis zu leiden, weist jedoch in neuester Zeit eine erfreuliche Besserung auf.

Die ostasiatischen Küstenlinien haben sich normal entwickelt. Neu hinzugekommen ist eine regelmässige Dampfschiffsverbindung zwischen Hongkong und Wladiwostok, welche durch unsern für diese Zwecke besonders geeigneten Dampfer »Savoia« unterhalten wird. Die im vorigen Jahre übernommene Küsten-Postdampfer-Linie ist in der Weise ausgestaltet, dass wir über die vertragsmässige Verpflichtung hinausgehend, neben den regelmässigen Fahrten zwischen Shanghai, Kiautschou, Chefoo und Tientsin eine wöchentliche directe Verbindung zwischen Shanghai und Kiautschou eingerichtet haben.

In Westindien dauerten die im vorjährigen Bericht beklagten, der Entwickelung des Verkehrs hinderlichen Verhältnisse in verstärktem Maasse fort. Da sich der Verkehr zwischen Westindien und Europa zum Theil über New-York vollzieht, so war bereits seit längerer Zeit die Errichtung einer regelmässigen Dampfschiffsverbindung zwischen New-York und Westindien als Ergänzung der von Hamburg ausgehenden westindischen Linien ins Auge gefasst. Es bot sich nun Gelegenheit, dieses Project zu verwirklichen, ohne in einen Concurrenzkampf mit den bereits bestehenden Linien eintreten zu müssen, indem wir die schon seit einer langen Reihe von Jahren zwischen New-York und Westindien verkehrende Atlas-Linie ankauften.

Die gemeinsam mit der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft betriebenen südamerikanischen Linien hatten darunter zu leiden, dass wir genöthigt waren, mehrere aus der Zeit des Concurrenzkampfes zwischen der genannten Gesellschaft und der Firma A. C. de Freitas & Co. stammende, zu sehr niedrigen Raten abgeschlossene Frachtcontracte auszuführen. Eine weitere Beeinträchtigung des Resultats ergab sich daraus, dass wir in der ersten Zeit nach der Eröffnung unserer Fahrten zur Aufrechterhaltung eines regelmässigen Dienstes einige Dampfer zu Verlust bringenden Raten chartern mussten.

Die nordbrasilianische Linie hat auch im verflossenen Jahre die unverkennbare Tendenz einer günstigen Entwickelung gezeigt, so dass wir hoffen dürfen, dieselbe mit der Zeit ertragsfähiger zu gestalten. Dasselbe lässt sich von den gleichfalls noch in der Entwickelung begriffenen, von Genua nach den La Plata-Staaten und New-York gerichteten Linien sagen.

Die auf Grund unseres Vertrages mit der Deutschen Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Kosmos« in die Fahrt zwischen Hamburg und der Westküste von Süd- und Central-Amerika eingestellten Dampfer haben günstige Resultate geliefert.

Ueber die mit der Levante-Linie gemeinsam betriebene Schiffahrtsverbindung zwischen den Ver. Staaten und der Levante heisst es im Bericht: »Wir haben es dem Interesse unserer Gesellschaft, wie nicht minder dem nationalen Interesse dienlich erachtet, den Uebergang eines bisher durch deutsche Rhedereien vermittelten nicht unerheblichen Verkehrs in ausländische Hände dadurch abzuwenden, dass wir in Gemeinschaft mit der Deutschen Levante-Linie die durch die Entwickelung der Verhältnisse gebotene Einrichtung einer directen Dampfschiffsverbindung zwischen den Vereinigten Staaten und der Levante selbst in die Hand nahmen.«

Wie in den beiden letzten Jahresberichten erwähnt, sind wir seit längerer Zeit auf die Schaffung einer Flotte von Seeleichtern bedacht gewesen. Wir beabsichtigen nunmehr, einige dieser Fahrzeuge in einem am 1. April d. J. zu eröffnenden regelmässigen Leichterdienst zwischen Hamburg und den Rheinhäfen zu beschäftigen.

Die Flotte hat auch im verflossenen Jahre wiederum eine beträchtliche Vermehrung erfahren. Durch Ankauf kamen 14 Dampfer hinzu, nämlich 7 Dampfer der vormaligen Atlas-Linie, ferner der Dampfer »Liddesdale«, welcher »Arabia« genannt wurde, sowie die Dampfer »Loongmoon«, »Lyeemoon«, »Kowloon« (vormals »Babitonga«), »Tsintau«, »Suitai« und »Snian«. Von den bei Erstattung des letzten Jahresberichts im Bau befindlichen Dampfern wurden folgende geliefert: »Nicomedia«, »Numantia«, »Dortmund«, »Hoerde«, »Nauplia«, »Nicaria«, »Silvia« und »Moltke«, ausserdem der Flussdampfer »Kehrwieder«. Das Material an Seeschleppern wurde durch die Dampfer »Schulau« und »Krautsand« verstärkt, deren Type demjenigen der Schlepper »Brunshausen« und »Stade« ähnelt. Ein dritter Getreideheber sowie ein Schwimmkrahn sind gleichfalls geliefert worden. Im Bau befinden sich gegenwärtig noch 10 Dampfer mit einem Raumgehalt von 77 730 Br.-R.-T.

Der gesammte Rauminhalt der Schiffe ist seit Erstattung des letzten Jahresberichts von 615 178 Br.-R.-T. auf 661 35[illegible]

---

*) Nachdem auch der Norddeutsche Lloyd im Laufe letzter Woche seinen Bericht veröffentlicht hat und damit die Berichte aller namhaften deutschen Rhedereien zugänglich gemacht sind, beginnen wir, wie es im vorigen Jahr auf Anregung mehrerer Leser geschehen ist, mit der zusammenhängenden Berichterstattung über die Geschäftsthätigkeit deutscher Rhedereien im Jahre 1901. Wir haben uns in der Auswahl des Stoffes auf die Wiedergabe solcher Punkte beschränkt, die hauptsächlich das Interesse des seemännischen Lesers wachzurufen vermögen. D. D.

Br.-R.-T. derjenige der Oceandampfer, für sich allein betrachtet, von 585 128 Br.-R.-T. auf 630 091 Br.-R.-T. gewachsen.

Mit der Verwendung von Oelfeuerung (Borneo-Oel) haben wir umfangreiche Versuche angestellt, die in technischer Beziehung recht zufriedenstellende Resultate geliefert haben. Nicht so befriedigend steht es mit der finanziellen Seite der Frage. Es ist zu hoffen, dass durch eine Ermässigung der Oelpreise bald die Möglichkeit geboten werden wird, diese nach verschiedenen Richtungen erhebliche Vortheile versprechende Neuerung in grösserem Maassstabe dauernd einzuführen.

Wie im letzten Jahresbericht erwähnt, haben wir bei den hamburgischen Behörden die Erbauung einer Schwebefähre über die Elbe angeregt. Dem Vernehmen nach wird das Bedürfniss nach Herstellung einer festen Verbindung zwischen den beiden Elbufern bei St. Pauli von den Behörden im Princip anerkannt, und sind umfassende Vorarbeiten im Gange, um festzustellen, auf welche Weise diesem Bedürfniss am zweckmässigsten entsprochen werden kann.

Der dringend nothwendigen Vertiefung des Fahrwassers der Elbe sind unsere Behörden dankenswerther Weise gleichfalls energisch nähergetreten. Wir geben uns der lebhaften Hoffnung hin, dass dem in der Vorbereitung befindlichen Project, das eine Vertiefung der Elbe noch vor Durchführung der Elbcorrection vorsieht, auch von Seiten der Königl. preuss. Behörden diejenige Förderung entgegengebracht werden wird, die dasselbe im Hinblick auf seine Bedeutung nicht nur für die specifisch hamburgischen, sondern auch für die nationalen Interessen verdient, und dass namentlich vermieden werden möge, die Ausführung dieser sehr dringlichen Arbeiten durch Verquickung der hierbei zu erledigenden Fragen mit anderen, die Süderelbe betreffenden von der Art, wie sie in den Verhandlungen des preussischen Abgeordnetenhauses angedeutet wurden, zu verzögern.

2) Norddeutscher Lloyd.

Actiencapital ℳ 80 000 000 (erhöht um ℳ 20 000 000), Betriebsüberschuss ℳ 23 064 024.15, Abschreibungen 11 829 246.25; **Dividende** ℳ 3.200 000 = 4 pCt. und Superdividende = 2 pCt., zusammen **6 pCt.** Die Dividenden der vier letzten Jahre betrugen 8½, 7½, 7, 5 pCt.

Während in der ersten Hälfte des verflossenen Geschäftsjahres anhaltend gute Frachten die Reiseergebnisse unserer Dampfer günstig gestalteten, stand die zweite Hälfte unter dem Einfluss des Zusammenbruches der Frachten im nordatlantischen Verkehr, der seine allgemeine Ursache in dem überreichlichen Angebot von Dampferräumten, seine besondere Veranlassung in dem Ausfall der amerikanischen Maisernte hatte, die die Ausfuhr von Mais aus den Vereinigten Staaten nach europäischen Häfen fast vollständig ausschloss, auch auf den übrigen Linien, insbesondere im ostasiatischen und im La Plata-Verkehr machte sich die Abflauung im Frachtenmarkte in Verbindung mit dem Rückgange des europäischen Exportes nach den betreffenden Ländern empfindlich bemerkbar. Diese Ausfälle konnten durch Mehreinnahmen aus dem Passagierverkehr nur zum Theil ausgeglichen werden.

Dem bereits erwähnten Rückgang der Frachteinnahmen im ostasiatischen Verkehr standen Mehreinnahmen gegenüber, die der Rücktransport eines Theiles der Heeresmannschaften von China nach der Heimath im Gefolge gehabt hat.

Die zum Zwecke der weiteren Ausgestaltung der Anschlusslinien an die ostasiatischen Reichspostdampfer hinausgesandten Schiffe haben ihre Bestimmungshäfen wohlbehalten erreicht und werden die Regelmässigkeit des Betriebes der Anschlusslinien wesentlich erleichtern.

Ein Aufschwung in der chinesischen Küstenfahrt konnte in dem verflossenen Jahre nicht erwartet werden, da sie naturgemäss durch die chinesischen Wirren beeinträchtigt wurde.

Trotz der chinesischen Wirren haben die in der Yangtse-Flussschiffahrt befindlichen Dampfer während des ganzen Jahres ihre Frachten aufrechterhalten können und steht zu erwarten, dass jetzt, nach Beendigung der Wirren, ein guter Erfolg aus ihren Fahrten erzielt wird.

Die Zahl der in der indo-chinesischen Küstenfahrt befindlichen Dampfer beträgt zur Zeit 46 mit einem Tonnengehalt von 64 717 Br.-R.-T., während sich drei weitere im Bau befinden.

Unsere Reichspostdampferlinie nach Australien ist im Herbst 1901 von einer vierwöchentlichen in eine dreiwöchentliche umgewandelt worden. Die Vereinigung der verschiedenen australischen Colonien bezw. die Constituirung des australischen Commonwealth hat zu dem Erlass von Zoll-Gesetzen geführt, die die deutschen, englischen und französischen Dampfergesellschaften in dem Verkehr zwischen den Häfen der verschiedenen australischen Colonien mit sehr erschwerenden Zollauflagen belasten und gegen welche daher die betheiligten Dampfergesellschaften gemeinschaftlich vorstellig geworden sind.

Verhandlungen, die wir in Gemeinschaft mit der Hamburg-Amerika Linie mit uns befreundeten englischen und amerikanischen Dampfschiffahrtslinien geführt haben, berechtigen zu der Erwartung, dass wir auf Grund eines vorläufig getroffenen Abkommens zu einem Zusammenschliessen der verschiedenen Linien gelangen werden, welches, unter Schaffung einer gewissen Interessengemeinschaft, die Einhaltung constanter Fracht- und Passage-Raten im nordatlantischen Verkehr für einen längeren Zeitraum ermöglichen und gleichzeitig die einzelnen Gesellschaften in ihrem bisherigen Geschäftsgebiete vor neuer Concurrenz der übrigen Gesellschaften schützen wird.

Das La Plata-Geschäft litt unter der Knappheit von Ladung, die auch auf die Frachtraten nicht ohne Einfluss blieb. Dagegen war für die brasilianische Linie genügend Ladung erhältlich. Vielseitigen Wünschen entsprechend ist im Novbr. v. J. eine Verbindung zwischen Bremen und Cuba über Antwerpen, Coruna und Villagarcia eingerichtet, mit Anlaufen von Habana, Cienfuegos, Manzanillo und Santiago de Cuba. Der Dienst ist bisher ein vierwöchentlicher gewesen, wir beabsichtigen jedoch, denselben in einen 14tägigen umzuwandeln. Die bis jetzt ausgeführten Fahrten brachten volle Schiffe sowohl an Passagieren, wie Ladung, und hoffen wir, dass der Dienst ein rentabler wird, besonders da mit Beginn des Jahres 1902 die Fahrten der Dampfer der Cuba-Linie auch nach Tampico und Veracruz in Mexiko ausgedehnt sind.

Die Ergebnisse der Mittelmeerlinie müssen für das verflossene Jahr in Folge der übergrossen Concurrenz als wenig befriedigende bezeichnet werden.

Im Jahre 1901 wurden auf den transoceanischen Reisen der Dampfer des Norddeutschen Lloyd 305 530 Personen befördert. Im ganzen wurden vom Norddeutschen Lloyd im transoceanischen Verkehr bis zum 31. December 1901 befördert 4 465 961 Personen.

An Ladung wurden im Jahre 1901 auf den verschiedenen Linien im transoceanischen Verkehr 3 419 710 cbm befördert, gegen 2 707 218 cbm im Vorjahre.

Die Dampfer des Norddeutschen Lloyd durchliefen im vorigen Jahre auf ihren Fahrten ca. 5 402 000 Seemeilen, gleich etwa 255 Mal den Umfang der Erde.

Zur Ablieferung gelangten: »Kronprinz Wilhelm«, »Neckar«, »Cassel«, Sambas«, »Pitsanulok«, »Petchaburi«, »Gazelle«, »Breslau«, »Glückauf«, »Grille«. Ausserdem wurden zwei Dampfleichter für Bangkok zur Ablieferung gebracht. Im verflossenen Jahre gelangten ferner nach ihrer Wiederherstellung zur Ablieferung die bei der Brandcatastrophe in Hoboken schwer beschädigten Dampfer »Bremen« und »Main«, von denen der erstere um 8 m verlängert wurde.

Im Bau befinden sich z. Z. noch: Schnelldampfer »Kaiser Wilhelm II.«, sowie die Dampfer »Gneisenau«, »Schleswig«, »Prinz Eitel Fritz«, »Erlangen«, »Roon«, »Zieten«, »Seydlitz«, das Cadettenschulschiff »Herzogin Cecilie«, sowie in Hongkong zwei Dampfleichter.

Die unter Mitwirkung von Sachverständigen des Germanischen Lloyd ausgeführten Versuche über Schottenstärken haben das überaus befriedigende Resultat ergeben, dass die nach diesen Vorschriften gebauten Schotten einem Wasserdruck, wie er bei Vollaufen einzelner Abtheilungen des Schiffes entstehen kann, in vollem Maasse Widerstand leisten. Es dürfte dies wohl der erste derartige Versuch gewesen sein, der auf einem Handelsdampfer angestellt worden ist, da man sich bisher stets auf das Anfüllen der kleineren Abtheilungen am Vorder- und Hinterende des Schiffes beschränkte, nicht aber ein in der Mitte des Schiffes belegenes, mit grossen Flächen in Betracht kommendes Schott belastet hat, wie dies im vorliegenden Fall geschen ist.

Da die auf dem Dampfer »Königin Luise« versuchsweise eingebauten Dörr'schen hydraulischen Thürverschlüsse sich so tadellos bewähren, dass sie als die beste z. Z. existirenden Schotten-Schliessvorrichtung gelten dürfen, haben wir beschlossen, den Dörr'schen Thürverschluss für alle unter Wasser liegenden Thüren sowohl auf unseren sämmtlichen im Bau befindlichen transatlantischen Passagierdampfern, wie auch nach und nach auf unseren bereits in Fahrt befindlichen grossen Passagierdampfern einzuführen. Sechs unserer transatlantischen Dampfer sind bereits im Laufe des verflossenen Jahres mit dieser Einrichtung ausgestattet worden.

Auch den Feuerlöscheinrichtungen an Bord der Schiffe, sowie in Bremerhaven und auf unserem Pier in Hoboken haben wir unsere besondere Aufmerksamkeit gewidmet und im verflossenen Jahre eine Sachverständigencommission berufen, um das gesammte Feuerlöschwesen einer eingehenden Berathung zu unterziehen. Das gesammte Feuerlöschwesen an Bord und in unserem Betriebe in Bremerhaven wurde einem aus dem Kreise unserer Obermaschinisten hervorgegangenen Brand-Inspector übertragen.

Die Seemannscasse des Norddeutschen Lloyd verfügte am 31. December 1901 über ein Vermögen von 2 365 912 ℳ. Bis zu diesem Zeitpunkte hat sie Zahlungen im Gesammtbetrage von 2 709 675 ℳ an ihre Mitglieder geleistet. — Die Wittwen- und Waisen-Pensionscasse des Norddeutschen Lloyd verfügte am 31. December 1901 über ein Vermögen von 806 786 ℳ; die von dieser Casse in der Zeit ihres Bestehens geleisteten Zahlungen beliefen sich auf 168 892 ℳ. Die Elisabeth-Wiegand-Stiftung verfügte am 31. December 1901 über ein Vermögen von 206 995.20 ℳ. Seit dem Bestehen dieser Stiftung wurden 28 646.05 ℳ an Unterstützungen gezahlt. — Die mit dem 31. December des verflossenen Jahres in Kraft getretenen revidirten Statuten enthalten eine Reihe von Neuerungen, die von allen Mitgliedern mit Freuden begrüsst worden sind.

Mittheilungen von nautischem Interesse,

kurze Angaben aus den neuesten Consulats- und CapitänsFragebogen.*)

Greenock. Hafenabgaben. Schiffe, die von einem Erzhafen Europas kommen oder dahin gehen, zahlen 4 d pr. R.-T., solche von oder nach anderen Häfen Europas einschliesslich Mittelmeer 9 d, von und nach sonstigen Häfen 1 sh 1 d. Neue Schiffe, die im Hafengebiet gebaut sind, und Schiffe, die von fremden Häfen kommen, zahlen, falls sie Stückgut laden, bei voller Ladung 7 d, bei halber Ladung 4 d. Schiffe, die nur einen Theil der Ladung löschen, zahlen, wenn sie weniger als die halbe Ladung löschen 7 d, weniger als als ein Viertel 4 d. Dampfer, die Bunkerkohlen nehmen, oder Schiffe, die eine Kohlenladung einnehmen, zahlen 4 d; überschreitet die eingenommene Menge nicht ein Viertel Ladung 2 d. Als volle Ladung wird jede die N.-Reg.-T.-Zahl überschreitende Ladung betrachtet; als halbe Ladung jede Menge, die die N.-R.-T. nicht überschreitet, aber mehr als ¼ der N.-R.-T. beträgt; als Viertel Ladung jede Menge unter ¼ der N.-R.-T. Dampfer in Reparatur und Segler in Noth zahlen, wenn sie löschen oder laden, 1 sh 1 d. Unkosten für Kohlentrimmen. Dampfer, die Kohlenladung nehmen, zahlen 2 d pr. t, die Bunkerkohlen nehmen, nach Uebereinkunft. Segler über 400 t, die volle Ladung nehmen, zahlen 3½ d, 3 d, 2½ d, je nachdem sie in 1, 2 oder 3 Luken laden, bei halber Ladung entsprechend 3 d, 2½ d, 2 d, bei Viertel Ladung 2 d, 2 d, 2 d. Dockkosten. Schiffe von 401 bis 500 t zahlen für 2 Tiden 4 £ 18 sh 6 d, für jede weitere Tide 16 sh 3 d; für jede weiteren 50 t werden für 2 Tiden 7 sh 6 d, für jede weitere Tide 1 sh 3 d ausserdem berechnet. Küstenfeuergeld für Dampfer 2¾ d, für Segler 2¼ d die R.-T. Flussfeuergeld für beide 7—12 d die R.-T. Schlepper sind 30 vorhanden.

Schlepptaxe.

Von Greenock nach und umgekehrt	400 bis 500 R.-T.		500 bis 600		600 bis 700		700 bis 800		800 bis 900		900 bis 1000	
	£	sh	£	sh	£	sh	£	sh	£	sh	£	sh
Tail of Bank	4	0	4	10	5	10	6	10	7	10	8	10
Cloch Point	5	10	6	0	7	0	8	0	9	0	10	0
Toward Point oder Rothesay-Bucht	8	0	8	10	9	10	10	10	11	10	12	10
Small Cumbraes und Garrochhead	10	0	11	0	12	0	13	0	14	0	15	0
Lamlash	13	0	14	0	15	0	16	0	17	0	18	0
Pladda	14	10	15	10	16	10	17	10	18	10	19	10
Ailsa Craig	17	10	18	10	19	10	20	10	22	00	23	00
Sanda oder Corsewall	21	0	22	0	23	0	24	0	25	0	26	0
Mull of Cantyre oder Pertpatrick	24	10	25	10	26	0	28	10	29	0	30	0
Rathlin oder Mull of Galloway .. Copelands oder ausserhalb B'fast Lough	29	0	30	10	31	10	33	0	34	0	35	0

Schiffe über 1000 R.-T. zahlen für je 100 weitere t 1 £ mehr.

*) Mitgetheilt von der Deutschen Seewarte in ihrer Nordatlantischen Wetterausschau für April 1902.

Von Greenock nach	Schiffstiefgang in Broomielaw nach Lootsenangabe pr. R.-T.							
	m 3.0 —3.3	m 3.4 —3.7	m 3.7 —4.0	m 4.0 —4.6	m 4.6 —5.2	m 5.2 —5.8	m 5.8 —6.1	über 6.1
	d	d	d	d	d	d	d	d
Port Glasgow	3	3	3	3	3	3	3	3
Dumbarton oder Bowling	4	5	5	6	6	7	7	8
Paisley-Gewässer od. Renfrew	6	7	7	8	8	9	9	9
Glasgow.....	7½	8	8½	9	9½	10	10½	11
Von Glasgow nach								
Renfrew od. Paisley-Gewässer.....	3	3	3	3	3	3	3	3
Bowling oder Dumbarton	4	5	5	6	6	7	7	8
Port Glasgow oder Greenock.....	7½	8	8½	9	9½	10	10½	11

Glasgow. Lootsenwesen. Die Lootsen unterstehen dem Board of Trade. Es besteht Lootsenzwang. Das Gebiet der Flusslootsen umfasst den Fluss zwischen Greenock und Glasgow, die Seelootsen lootsen zwischen Greenock und Little Cumbrae-Insel. Lootsengeld beträgt von irgend einem Orte zwischen Cumbrae- und Cloch-Leuchtfeuer bis Greenock oder Port Glasgow, einschliesslich Vertäuen und Warten auf die Tide, 1¾ d die R.-T.; von innerhalb der Linie Cloch-Leuchtfeuer-Dunoon-Landungsbrücke nach Port Glasgow, und umgekehrt 1½ d die Tonne. Schiffe im Schlepptau zahlen ⅔ dieser Taxe. Lootsengeld von Greenock nach Glasgow und umgekehrt beträgt für Schiffe von 3.0—3.7 m Tiefgang 2 sh, von 3.7—4.6 m 2½ sh, über 4.6 m 3 sh für je 0.3 m Tiefgang. Verholen im Hafen für Schiffe über 500 t 10 sh Hafengeld. Schiffe von und nach ausländischen Häfen zahlen ein- oder auslaufend 4 d die R.-T. Schiffe, die länger als 24 Tage im Hafen bleiben, zahlen 1 d die R.-T. und Woche. Trinkwasser für Schiffe im Hafen oder in den Docken etwa 2 sh die t, Kesselspeisewasser 2½ sh für 1000 Gallonen. Dockkosten für die beiden ersten Tiden 2 £ 6 sh für die ersten 100 R.-T., und 7½ sh für je 50 weitere t, für jede weitere Tide 7½ sh für die ersten 100 R.-T. und 1½ sh für je 50 weitere t. Beim Verlassen des Docks wird für Reinigung und Entfernung des Schmutzes 6 d die Stunde und Mann berechnet.

Seeamtsverhandlungen.

Seeamt zu Hamburg.

Unfall an Bord »Andros«. Am 14. Januar 1902, als »Andros« im Hafen von Saloniki lag, meldete der zweite Maschinist dem ersten Maschinisten, dass ein Siederohr im Hülfskessel geplatzt sei. Der erste Maschinist stellte bei der Untersuchung fest, dass der Hülfskessel durch Wassermangel sehr gelitten hatte und ausser Betrieb gesetzt werden müsse. Um das Löschen und Laden nicht aufzuhalten, wurde der Backbord-Hauptkessel, trotz nicht genügender Füllung, in Betrieb genommen, wodurch die Siederohre sich derart lockerten, dass auch dieser Kessel unbrauchbar wurde und abgeblasen werden musste. Der Unfall ist dem Seeamt durch eine Mittheilung der Polizeibehörde bekannt geworden, die auf eine Anzeige hin die Maschinisten und den Donkeymann vernommen hat und nach den Aussagen dieser Leute, sowie nach Besichtigung der Kessel zu dem Ergebniss gelangte: Kessel durch Wassermangel gelitten, Decke der Feuerbüchse von dem Hülfskessel durchgebogen, obere Siederohre lose, der Hülfskessel im oberen Theil ausgeglüht. In einem Gutachten ist dann noch hervorgehoben, dass die Kesselanlage nicht ordnungsgemäss bedient worden sei. Sämmtliche Schäden seien auf Vernachlässigungen zurückzuführen. Bei beiden Kesseln habe die Gefahr einer Explosion vorgelegen. Schuld an dem Unfall treffe den ersten Maschinisten, der Gut und Leben seiner Mitmenschen gefährdet habe. Nach eingezogenen Erkundigungen hat der erste Maschinist z. Z. des Unfalles an rheumatischen Schmerzen gelitten, doch war er nicht ernstlich erkrankt, so dass er die Verantwortung über den Betrieb nicht abgegeben hatte. — Nach der Tagespresse, führte auf Befragen der erste Maschinist die Verringerung des Wasserstandes lediglich auf das Platzen des Siederohrs zurück, auch erklärte er, dass die starke Schlagseite des Schiffes ein Ausmachen des Wasserstands sehr erschwert habe. Die Aussagen der anderen Zeugen bestätigen das von ihnen bereits vorher der Polizeibehörde Mitgetheilte. Ungünstig für den ersten Maschinisten lautete auch die Aussage des Maschineninspectors der Rhederei. Auf Grund dieses Zeugenmaterials hielt der Reichscommissar für erwiesen, dass die Havarien an dem Hülfskessel und an dem Backbord-Hauptkessel durch unsachgemässe Bedienung des ersten Maschinisten entstanden sind. Es ist Thatsache, dass zu wenig Wasser in dem Kessel war, sodass dasselbe zeitweilig sogar vollständig aus dem Wasserstandsglase verschwunden gewesen ist. Es wäre rathsam gewesen, den Kessel abzustellen oder in irgend einer Weise für Wasser Sorge zu tragen. Es war verkehrt gehandelt, den Backbordkessel früher zu heizen, als bis alle Theile unter Wasser waren, die unter Wasser sein mussten. Aus allen diesen Vorkommnissen schliesst er, dass der erste Maschinist Armgardt nicht das Pflichtgefühl besitzt, das er in Anbetracht der ihm anvertrauten Menschenleben und des kostbaren ihm unterstellten Gutes haben musste. Der Reichscommissar stellt hierauf den Antrag, dem Maschinisten Armgardt die Befugniss zur ferneren Ausübung des Maschinistengewerbes zu entziehen. Der Spruch des Seeamts lautet: Die Beschädigungen, welche der Hülfskessel und der Backbordhauptkessel des Dampfers »Andros« am 14. Jan. 1902 im Hafen von Soloniki erlitten haben, sind durch Wassermangel verursacht. Der 1. Maschinist Johann Heinrich Carl Christian Armgardt hat die Unfälle verschuldet, weil er den

Hülfskessel im Betriebe liess, trotzdem ihm gemeldet war, dass das Wasser in dem Betriebe nicht auf der vorgeschriebenen Höhe gehalten werden konnte und weil er nach Unbrauchbarwerden des Hülfskessels den Backbordhauptkessel anheizen liess, trotzdem ihm bekannt war, dass dieser Kessel nicht bis zur vorgeschriebenen Höhe gefüllt war. Die diese Unfälle betreffenden Eintragungen im Maschinenjournal sind mangelhaft. Der 1. Maschinist Armgardt hat in seiner Eigenschaft als leitender Maschinist die für die Sicherheit des Betriebes nöthige Vorsicht in solcher Weise ausser Acht gelassen, dass ihm die Befugniss zur Ausübung des Maschinistengewerbes entzogen wird.

* * *

(Diese Seeamts-Verhandlung lässt mal wieder die Reformbedürftigkeit des Gesetzes zur Untersuchung von Seeunfällen erkennen. Einem Manne, der in Anbetracht seiner Stellung bei einer grossen Rhederei, sehr wahrscheinlich seit langen Jahren im Besitz eines Patents I. Classe ist, wird — ob mit Recht oder Unrecht ist bei Beurtheilung dieser Frage gleichgültig — die Befugniss zur Ausübung des Maschinistengewerbes entzogen. Und damit ist ihm jeder Weg abgeschnitten, als Maschinist, ja selbst in der Eigenschaft eines Vierten, Dienste zu leisten. Eine schwere Strafe, jedoch im Sinne des Gesetzes. Wir bringen desshalb folgende Resolution in Erinnerung, die der Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine am 4. März in Berlin gefasst hat, getragen von der Erkenntniss, dass das Gesetz an dieser Stelle lückenhaft ist. Ihr Wortlaut:

»Einem Maschinisten, dem die Berechtigung zur Ausübung des Gewerbes entzogen ist, darf die Befugniss in einer niedrigeren Classe belassen werden; die selbstständige Leitung einer Maschine ist ihm nicht anzuvertrauen.«

D. R.)

Vermischtes.

Die Hamburger Seeschiffahrt im ersten Vierteljahr 1902. Das schnelle Anwachsen des Hamburger Seeschiffsverkehrs ist auch im laufenden Jahre in keiner Weise unterbrochen. Im Januar/März kamen in Hamburg 2640 Seeschiffe mit 1 963 044 N.-R.-T. an, gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahres nicht weniger als 175 000, gegenüber dem Verkehr vor 5 Jahren sogar 576 000 T. mehr. Die Dampfer (2015 mit 1 760 000 T.) nahmen um 192 Schiffe und 154 000 T., die Segler (625 mit 203 000 T.) um 84 Schiffe und 21 000 T. zu. Fast im nämlichen Maassstabe wuchs Zahl und Tonnage der von Hamburg abgehenden Fahrzeuge. Die Vermehrung der Schiffszahl kommt auch diesmal wieder auf die europäische Fahrt; denn nach europäischen Häfen gingen von Hamburg 1902: 2258 Schiffe (1901: 2007). Dagegen gingen nach transatlantischen Häfen im ersten Vierteljahr 1902: 301 (1901 schon 309 und 1897 ebenfalls schon 300). Jedoch ist zu beachten, dass gerade in der grossen Fahrt von Hamburg aus immer mehr Riesenschiffe — Dampfer wie Segler — eingestellt werden und dass deshalb trotz der gleichbleibenden Schiffszahl die verwandte Tonnage und die bewegte Gütermenge und Passagierzahl stark zunimmt. Von transatlantischen Häfen kamen 374 Schiffe und zwar sämmtlich beladen. Unter den 2266 von europäischen Häfen kommenden waren 613 leer. Jedoch auch hier überstieg die Zahl der beladen eingehenden Schiffe die Summe des Vorjahres noch um 141.

Verbesserung des Fahrwassers auf der Unterweser. Wesercorrectionsarbeiten, wie sie an Bedeutung und Umfang seit dem Durchstich der langen Bucht von Bremen aus nicht wieder verrichtet worden sind, werden demnächst fertiggestellt sein. Das Fahrwasser auf der Weserstrecke zwischen Dedesdorf und Nordenham hatte in Folge der dort herrschenden Strom-Verhältnisse fortgesetzt unter Versandungen zu leiden, was in erster Linie für Bremens Schiffahrt von nachtheiligem Einflusse war. Nunmehr ist zwischen Dedesdorf und Nordenham eine vollständig neue Fahrrinne hergestellt worden. Dies war wegen der in dem betreffenden Stromgebiete vorhandenen Platen, die zum Theil über dem Wasserspiegel liegen, mit besonderen Schwierigkeiten verknüpft, und haben diese Arbeiten über drei Jahre in Anspruch genommen. Während das alte Fahrwasser am rechten Weserufer an der Luneplate entlang lief, ist das neue Fahrwasser auf die linke Seite an den Nordenhamer Pieranlagen von Dedesdorf aus herüber geleitet worden. Für eine sichere Befahrung zur Nachtzeit ist man jetzt bereits mit der Befeuerung dieses Fahrwassers beschäftigt. Es werden hergerichtet: zwei weisse feste Feuer auf dem Einswarder Aussengroden, zwei weisse feste Feuer zu Nordenham und ein rothes festes Feuer auf dem Aussendeichslande bei km 60,2. Die Bezeichnung des neuen Fahrwassers bei Tage wird in der Weise vorgenommen werden, dass zwei rothe Spierentonnen und drei schwarze spitze Tonnen ausgelegt werden. Zur Kennzeichnung der Trennung bezw. der Vereinigung der Fahrwasser dient je eine roth und schwarz gestreifte Bakentonne mit Kreuztoppzeichen. (Der Leuchtthurm).

Nach langjährigen Verhandlungen vor amerikanischen, englischen und französischen Gerichten wurde Ende März im Bundesgerichte in New-Haven, Connecticut, bezüglich der **Entschädigungsansprüche** der Anverwandten der Opfer der Catastrophe des französischen Dampfers »**La Bourgogne**« am 4. Juli 1898 im Nebel vor Cap Sabel eine Entscheidung gefällt. Die Angehörigen der ertrunkenen 444 Passagiere hatten ihre Schadenersatzforderungen bei amerikanischen Gerichten und beim englischen Admiralitätsgerichte geltend gemacht und die Gerichte hatten so verschiedenartige Urtheile gefällt, dass eine Compromissentscheidung dringend nöthig erschien. Das Bundesgericht in New-Haven wurde als diese Instanz gewählt. Die Vertreter der Klagenden machten vor Gericht geltend, dass die »Bourgogne« für die Catastrophe verantwortlich sei, weil sie im dichten Nebel viel zu schnell gefahren (15—20 Meilen), weil nicht genug Rettungsböte an Bord gewesen, und die vorhandenen Böte keine brauchbaren Vorkehrungen für das Flottmachen besessen hätten. Es wäre Pflicht der Gesellschaft gewesen, ihre Capitäne zu instruiren, bei Nebel langsamer zu fahren. — Richter Townsend sagte in seiner Entscheidung, dass er das Urtheil der englischen Gerichte, welche die Schuld an dem Zusammenstosse dem französischen Dampfer zuschreiben, voll aufrecht erhalte; die »Bourgogne« sei in der That mit unerlaubter Geschwindigkeit gefahren, die Gesellschaft könne jedoch hierfür nicht verantwortlich gemacht werden, weil sie die nöthigen Vorschriften erlassen hätte — die Schnelligkeit müsse zum grossen Theile der Einsicht der betreffenden Capitäne überlassen bleiben; der Gesellschaft sei irgend welche Nachlässigkeit nicht nachzuweisen. Der Richter kommt, nachdem er viele Präcedenzfälle citirt hatte, schliesslich zur Entscheidung, dass nach den allgemeinen Seegesetzen für Tod auf hoher See, selbst wenn durch Nachlässigkeit verursacht, kein Schaden zu leisten sei, denn sonst hätte es jeder beliebige Angestellte einer Dampfschiffahrts-Gesellschaft in seiner Macht, die Gesellschaft in von Folge Nachlässigkeit um schwere Summen zu schädigen.

Schiffsverkehr in Iquique im Jahre 1901. Während des Jahres 1901 liefen in den Hafen Iquique 870 Schiffe von 1 260 236 R.-T. Raumgehalt ein, darunter 11 Kriegsschiffe von 36 755 R.-T. Es verliessen Iquique in demselben Jahre 877 Schiffe von 1 256 953 R.-T., darunter ebenfalls 11 Kriegsschiffe von 36 755 R.-T. Unter den im Jahre 1901 eingegangenen

Kauffahrteischiffen war die britische Flagge mit 321 Fahrzeugen von 537 432 R.-T. vertreten, die chilenische Flagge mit 324 Schiffen von 286 839 R.-T., die deutsche Flagge mit 132 Schiffen von 277 251 R.-T., die französische Flagge mit 42 Schiffen von 81 363 R.-T., die norwegische Flagge mit 10 Schiffen von 14 891 R.-T. und die italienische Flagge mit 9 Schiffen von 10 723 R.-T. sowie in geringerem Umfange die Flaggen der Ver. Staaten von Amerika, Russlands, Perus, Oesterreichs, Dänemarks und Mexikos.

Vorschriften für den Aufenthalt von Fahrzeugen im Hafen von Newcastle (N.S.W.). Nach einer auf Grund der Schiffahrts-Gesetze von 1871 bis 1896 und 1899 für den Hafen Newcastle erlassenen Verordnung vom 29. November 1901 werden Capitäne von Fahrzeugen mit voller Ladung, ausser solchen, die in Noth einlaufen oder in Quarantäne gehen, welche derartige Fahrzeuge über 48 Stunden oder länger, als von dem Unter-Schiffahrts-Inspector (Deputy Superintendent of Navigation) im Hinblick auf die unsichere Beschaffenheit der Barre gestattet ist, fest in der Hafenvertäuung liegen lassen, mit einer Strafe bis zu 10 £ und, wenn sie die Schiffe nach Ablauf von 12 Stunden oder nach jedem folgenden Zeitabschnitt von 12 Stunden weiter liegen lassen, mit einer Strafe bis zu 10 £ für jede Uebertretung belegt.

(Nachr. f. Handel und Industrie.)

Schiffsverkehr in den österreichischen Häfen im Jahre 1900. Der Schiffsverkehr in den österreichischen Häfen im Jahre 1900 zeigt gegen 1899 eine geringe Abnahme, übertrifft indessen den Verkehr der vorhergehenden Jahre 1891 bis 1898. Die Zahl der aus österreichischen Häfen ausgelaufenen Schiffe ist nämlich von 107 511 im Jahre 1899 auf 105 776 im Jahre 1900 zurückgegangen und ihr Raumgehalt von 13 148 482 auf 13 071 585 T. Dem Raumgehalte nach zeigt nur der Dampferverkehr eine Abnahme, von 12 458 741 auf 12 375 459 T., während der Raumgehalt der Segelschiffe von 689 741 auf 696 126 T. angewachsen ist. Andererseits ist aber die Zahl der Dampfer sowohl — von 84 613 auf 83 711 —, als auch der Segelschifffe — von 22 898 auf 22 065 — zurückgegangen. Die Betheiligung der wichtigeren Häfen an dem Verkehr stellte sich in den Jahren 1899 und 1900, wie folgt:

Hafen	1899 Zahl der Schiffe	1899 Raumgehalt Tonnen	1900 Zahl der Schiffe	1900 Raumgehalt Tonnen
Triest	8865	2 171 817	8492	2 166 886
Spalato	3986	698 481	3853	700 825
Zara	3270	627 918	3399	675 819
Pola	2864	487 625	2449	481 556
Abbazia	6675	390 412	6524	390 452
Sebenico	2855	396 996	2986	388 596
Cattaro	1280	272 175	1335	372 052
Gravosa	1214	320 745	1375	324 464
Curzola	1225	392 844	1242	321 410
Lussinpiccolo	1332	350 684	1270	312 195
Rovigno	2016	306 851	2047	292 683
Megline und Castelnuovo	1371	276 844	1477	274 938
Risano	1627	230 911	1649	239 457
Lesina	1116	226 375	1068	236 415
Pirano	4033	241 721	3669	222 220
Trau	1130	214 366	1088	203 528
Milen	881	191 848	759	192 098
Metcovich ..	1126	157 714	1242	183 580
Teodo	1455	207 293	1444	183 266
Selve	496	166 709	510	159 693
Macarsca ...	1129	169 514	1085	157 411
Lissa	1054	210 872	836	152 195

Libaus Schiffahrt im Jahre 1901. Im Jahre 1901 liefen in den Hafen von Libau ein: aus ausländischen Häfen 1262 Schiffe von 563 552 R.-T., aus einheimischen Häfen 693 Schiffe von 136 225 R.-T., aus einheimischen Küstenorten 169 Küstenfahrzeuge von 10 353 R.-T., zusammen 2124 Schiffe von 710 130 R.-T. gegen 2279 Schiffe von 820 499 R.-T. im Vorjahr. Es gingen aus nach ausländischen Häfen 1287 Schiffe von 574 671 R.-T., nach einheimischen Häfen 624 Schiffe von 119 990 R.-T., nach einheimischen Küstenorten 193 Küstenfahrzeuge von 10 171 R.-T., zusammen 2104 Schiffe von 704 832 R.-T. gegen 2294 Schiffe von 830 980 R.-T. im Jahre 1900.

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein Hamburg.

Sitzung vom 7. April. Als Mitglied wurde Herr John Monnington aufgenommen. Die beabsichtigte Vorführung des »Wein« Quadrant-Davit musste auf die nächste Sitzung verschoben werden, weil das Modell zu diesem Apparat noch nicht zur Stelle war. Ebenso wird der Verein in nächster Sitzung einen Vortrag über einen Maschinenregulator entgegennehmen. Nachdem der Vorsitzende noch auf die Bedeutung des Seeamtsspruches in Sachen Brunshausen hingewiesen hatte, beschäftigte sich die Versammlung mit dem Commissionsbericht über einzelne Fragen des Prüfungswesens der Schiffer auf grosser Fahrt. Nach recht lebhaftem Meinungsaustausch kamen folgende Beschlüsse zu Stande: 1) In der Schiffbautechnik ist eine schriftliche und mündliche Prüfung abzulegen. 2) Die Prüfung in der Schiffsdampfmaschinenkunde bleibt wie bisher fakultativ, jedoch kann zu ihrer Ablegung jeder Inhaber eines Steuermannspatentes für grosse Fahrt zugelassen werden. Die Prüfungscommission soll aus drei Mitgliedern bestehen, unter ihnen ein Maschinenbaukundiger. 3) Der Antrag, die Zulassung zur Schifferprüfung von einem dreimonatigen Schulbesuch abhängig zu machen, wurde ebenso abgelehnt, wie die Anregung, nach der die Landes-Regierungen ersucht werden sollen, eine gleichmässige Dauer der Schiffercurse einzurichten. 4) Eine Sonderprüfung für Führer von Dampfschiffen mit dem Wegfall der Bedingung einer zwölfmonatigen Matrosenfahrzeit auf Segelschiffen, wurde einstimmig als unzweckmässig verworfen, weil der Verein nach wie vor auf dem Standpunkt steht, dass die Schule des practischen Seemanns das Segelschiff ist. 5) Für bestimmte Lehrfächer ist eine möglichst häufige Auswechselung der Prüfungsaufgaben zu empfehlen, um vorzubeugen, dass die Schüler auf die Beantwortung bestimmter Fragen dressirt werden. Nächste Sitzung am 14. April.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

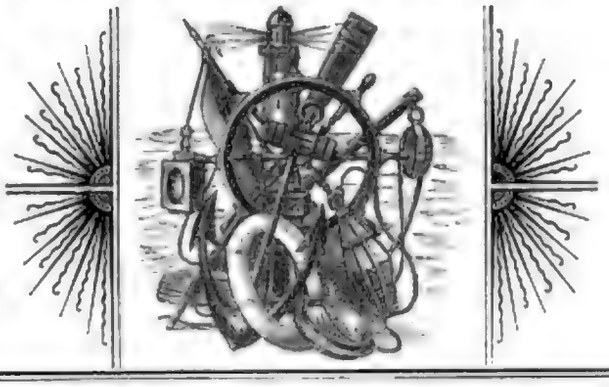
Sitzung vom 10. April. Nach Erledigung der Eingänge lenkt der Vorsitzende die Aufmerksamkeit der Versammlung auf das sehr günstige Resultat der am 6. April abgehaltenen Schlussbesichtigung der Cadetten und Schiffsjungen vom Schulschiff »Grossherzogin Elisabeth«. Hierauf macht Herr Behr, der Erfinder von Nachtsignalen, Mittheilung über die von ihm vorgenommene Farbenvereinfachung der Signale und ladet die Mitglieder ein, Anfang Mai einer praktischen Vorführung möglichst zahlreich beiwohnen zu wollen. Der nähere Termin wird noch bekannt gegeben werden. Laut Tagesordnung beschäftigt sich der Verein mit der Abänderung des Verbandsstatuts und erledigt die darauf bezüglichen Berathungen. Die Vorschläge werden den Einzelvereinen zur Beschlussfassung zugesandt werden, um dann später auf der Verbandsseite veröffentlicht zu werden. — Nächste Sitzung am 17. April. **Besprechung über Segelhandbücher.**

Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer
zu Hamburg.
(Geschäftsführender Verein, Steinhöft 1.)

Seeschiffer-Verein „Weser“
in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin“
in Stettin.



Schiffer-Gesellschaft
in Lübeck.

Verein
Flensburger Seeschiffer
in Flensburg.

Seeschiffer-Verein
in Danzig.

D. S. »Patricia«, März 1902.

Zum Ruder-Commando

möchte Unterzeichneter dem Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine nochmals den in Berlin eingebrachten Antrag unterbreiten. Derselbe lautet:

„Der Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine bittet die Reichsregierung auf einem internationalen maritimen Congress internationale Ruder-Commandoworte vorzuschlagen.“

Es geschieht in der Hoffnung, dass der Verband sich vielleicht doch noch nachträglich für den Vorschlag erwärmt und für ihn eintritt, wenn die Ruder-Commandofrage nochmals an ihn herantritt. Bis jetzt war die Unterstützung nur sehr lau, aber vielleicht kam der Antrag etwas überraschend, vielleicht war auch unseren Mitgliedern, wie so vielen anderen im Deutschen Reiche der klare Blick in der Ruder-Commandofrage getrübt.

Was haben wir denn erreicht, wenn jetzt in Deutschland ein sinngemässes »Backbord«- und »Steuerbord«-Ruder-Commando mit Gewalt durchgedrückt wird? Wir setzen uns damit mit einem Zehntel direkt in Gegensatz zu reichlich sechs Zehntel der Schiffahrt auf Gottes weitem Erdenrund. Denn wer glaubt, dass unsere englischen und amerikanischen Vettern uns darin nachfolgen werden, der kennt sie schlecht. Vielleicht besinnen sie sich darauf, dass das »port«- und »starboard«-Commando doch nicht so ganz zweckmässig mehr ist und stimmen guten internationalen Commandoworten zu. Das ist aber wohl auch Alles, was man von ihnen erwarten kann und darf.

Gute internationale Ruder-Commandoworte werden sich schon von selber bei allen Marinen einführen, sobald dieselben von den Regierungen auch nur neben ihren nationalen angenommen sind, dafür bürgt der gesunde praktische Sinn aller Seeleute.

Wenn unsere Agrarier einen engen Gesichtskreis bei der Beurtheilung verschiedener Fragen beweisen, so kann ich das von ihrem Standpunkte aus wenigstens verstehen, wenn aber deutsche maritime Kreise bei ihrer auf das Ausland gerichteten Thätigkeit in der Ruder-Commandofrage einen engherzigen Standpunkt einnehmen, so ist mir Das unbegreiflich.

Unser erhabener Kaiser giebt sich doch Mühe genug, um den Deutschen klar zu machen, dass hinter den Bergen und über den Wassern auch noch Leute wohnen.

Die Seefahrt hat es nun doch einmal an sich, dass man in anderer Herren Länder verkehren und dann auch Rücksicht auf dieselben nehmen muss. Sie schafft damit wohl mehr Gutes für das allgemeine Menschenwohl als alle Friedenscongresse. Sie hat ja auch schon verschiedene internationale Einrichtungen, warum sollten sich nicht ihre Haupt-Commandoworte international machen lassen? Mit etwas allseitigem guten Willen gewiss; wir Seefahrer wären unserer Hohen Reichsregierung für das Zustandekommen eines internationalen Congresses ausserordentlich dankbar.

Bei den verschiedenen Marinen bedeutet »Backbord« und »Steuerbord« als Ruder-Commando jetzt gerade das Entgegengesetzte, das sollte doch genügen, um eine Wortreinigung im Ruder-Commando vorzunehmen. Und da es zur Zeit vor Allem darauf ankommt Ruder-Commandoworte zu haben, bei denen man weiss was man will, was man meint und was man thut, so ist für Deutschland sicher »Rechts« und »Links« so lange geboten, bis wir internationale Worte bekommen.

Die Worte Backbord und Steuerbord, port and starboard, babord und tribord sind als gut unterscheidbare Commandoworte doch sicher nicht so ideal, um so hartnäckig daran festzuhalten wie es jetzt geschieht.

Kann und will die Kaiserliche Marine nicht von ihrem jetzigen Commando abgehen, so hat die Handelsmarine wohl nicht darüber zu urtheilen; sie kann es nur lebhaft bedauern. Es ist das aber kein Grund, um sich den klaren Blick in der Sache trüben zu lassen. Ein sinngemässes Ruder-Commando haben wir ja jetzt für Kriegs- und Handelsmarine, denn die Handelsschiffe, die noch BB. und St.-B. im verkehrten Sinne commandiren, werden sich wohl bald zu »Rechts« und »Links« bekehren müssen, hoffentlich auch die Pinnensteurer. Wie wird es mit dem Kaiserlichen Yacht-Club und dem übrigen deutschen Segelsport?

Also, bitte meine Herren, überlegen Sie sich meinen Antrag noch einmal und wenn Sie ihn für gut halten, nehmen Sie ihn das nächste Mal an; die grosse Majorität hat sich doch schon auf »Rechts« und »Links« besonnen.

Auf See, Palmsonntag 1902. **Leithäuser.**

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.

Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1902. No. 16. Hamburg, den 19. April. XXXIX. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Nebel-Signale, Seiten-, Schall- oder Hör-Signale. — Die chinesischen Handelshäfen. — Auszüge aus Geschäftsberichten verschiedener Rhedereien. (1901.). — Der Nutzen des Elbe-Trave-Canals für das Herzogthum Lauenburg. — Stapelläufe von deutschen und britischen Werften. (März 1902.) — Seeamtsverhandlungen. — Schiffbau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Auf dem Ausguck.

Den Beamten der englischen Auswandererbehörden ist vom Handelsamt eine für **Auswandererschiffe** bestimmte **Bemannungs-Skala** zugegangen, nach der vom 1. Juni 1902 die Kopfanzahl des Deckspersonals solcher Dampfer geregelt werden soll, die, wenn sie von einem Hafen des Ver. Königreichs die Reise antreten, Passagiere an Bord führen. Die Höhe der Decksmannschaft ist vom Boots-Cubikinhalt abhängig, der nach der »Merchant Shipping Act von 1897« für eine bestimmte Anzahl an Bord befindlicher Personen auf jedem Passagierschiff vorhanden sein muss. Wir lassen zunächst die Tabelle folgen, die, wenn der für Boote und Rafts gesetzlich vorgeschriebene cubische Inhalt bekannt ist, ohne Weiteres die erforderliche Kopfanzahl der Decksmannschaft angiebt — sofern es sich um ein Schiff handelt, das die ihm erlaubte Maximalhöhe von Passagieren an Bord hat.

Inhalt der Boote und Rafts in Cubikfuss	Anzahl des Deckspersonals
Unter 2500 Cubikfuss	24
Bis 2500 und unter 2900	25
» 2900 » » 3300	26
» 3300 » » 3700	27
» 3700 » » 4100	28
» 4100 » » 4500	29
» 4500 » » 4900	30
» 4900 » » 5300	31
» 5300 » » 5700	32
» 5700 » » 6100	33
» 6100 » » 6500	34
bis 6500 und unter 6900	35
» 6900 » » 7300	36
» 7300 » » 7700	38
» 7700 » » 8100	40
» 8100 » » 8500	42
» 8500 » » 8900	44
» 8900 » » 9300	46
» 9300 » » 9700	48

Unter Deckspersonal in diesem Sinne sind verstanden: der Schiffsführer, die Seesteuerleute, Boots- und Zimmerleute, Steurer und Vollmatrosen. Auf je fünf Vollmatrosen darf ein Leichtmatrose fallen; zwei Schiffsjungen gelten für einen Leichtmatrosen. Sind die Schiffe nun aber nicht voll besetzt, d. h. führen sie nur eine beschränkte Zahl Passagiere an Bord, so gilt für jeden Erwachsenen 10 Cubikfuss Bootsraumgehalt, und die Kopfanzahl der Deckmannschaft wird dann mit Hilfe der Tabelle in folgender Weise berechnet. Man zählt zur Anzahl der Passagiere, die voraussichtlich die Reise mitmachen, die Personen der ganzen Besatzung und calculirt für das Deckspersonal die Minimalzahl von 25 Köpfen. Beträgt in solchem Fall die Passagieranzahl 300 und die Besatzung, eingeschlossen der angenommenen 25 Deckshände, 90, dann ergiebt sich eine Gesammt-Personenanzahl von 390, à 10 Cubikfuss = 3900 Cubikfuss Bootsraum-Inhalt. Werden diese auf die Tabelle übertragen, dann erhält man die Zahl 28, d. h. das Deckspersonal muss 28 Köpfe zählen. — Soweit uns bekannt, ist das Vorgehen des Handelsamtes der erste Schritt auf einem Wege, dessen Beschreiten wegen seiner

Unzuverlässigkeit stets vermieden wurde. Es entzieht sich vorläufig unserer Beurtheilung, ob das Anlegen eines gleichen oder ähnlichen Maassstabes zur Feststellung der Decksmannschaft anderer Dampfer zu empfehlen ist, immerhin unterlassen wir nicht, die Aufmerksamkeit der See-Berufsgenossenschaft auf den Erlass des englischen Handelsamtes zu lenken.

* * *

Der bekannte »Commissioner of Navigation« der Ver. Staaten, Herr Eugen Chamberlain, hat sich die Mühe gemacht, diejenige **Schifferäumte** zusammenzustellen, die zwar unter fremder Flagge fährt, aber im **Besitz amerikanischer Bürger** ist und durch amerikanische Capitalisten dirigirt wird. Nach Herrn Chamberlain's Angaben verfügen die Amerikaner über folgende ausländische Rhedereien:

Name	Flagge	Anzahl der Dampfer	Brutto-T.
Leyland Line	Britiche	44	277.379
Atlantic Transport ...	»	17	123.593
Oil Tank Lines.....	Britische,Deutsch.	14	50.296
Red Star and International Co.....	Belgische,Britisch.	15	100.219
North Atlantic Steamship Co.....	Britische	11	41.441
New-York and Pacific S. S. Co.....	»	6	20.758
Chesapeake and Ohio.	»	6	20.277
Cuban and Mexican steamers	—	12	19.545
Pacific Mail.....	Britische	1	7.575
United Fruit Co.....	»	5	5.913
John A. Donald	Norwegische	3	2.120
Fortuna Steamship Co.	»	1	2.965
Merritt and Chapman.	Britische	1	374
		136	672.455

Das ist ein Raumgehalt, wie ihn die italienische und japanische Dampferflotte nicht erreichen und der selbst von der norwegischen nur um ein Geringes überholt wird. Dass einheimisches Capital in fremden Handelsflotten investirt ist, gehört allerdings nicht zu den Seltenheiten. Man behauptet wohl nicht mit Unrecht von der spanischen und auch von der norwegischen Dampferflotte, dass John Bulls Gold dort einen gewissen Einfluss hat, auch wird davon gesprochen, dass in der Küstenfahrt der südamerikanischen Republiken deutsches Capital steckt. Aber was ist das Alles, im Vergleich zu jenem gewaltigen Raumgehalt von 672 455 T. Herr Chamberlain hat sich nun nicht damit begnügt, einfach die im amerikanischen Besitz befindlichen ausländischen Rhedereien nacheinander aufzuzählen, sondern er hat seine Tabelle auch mit einem Commentar begleitet, zu dem wir, nach der »Shipping Gazette«, Stellung nehmen wollen. Zunächst führt er an, der amerikanische Nationalreichthum gewinne durch diese 672 455 T. nicht weniger, als wenn die Rhedereien unter dem Sternenbanner Erwerb treiben würden. Die Geschäftsüberschüsse fliessen in die Taschen des amerikanischen Steuerzahlers, also sie bereichern die Staatscasse. Dann weist er auf die Beziehungen zwischen Küsten- und Binnenlands-Plätzen hin, die durch Waarenverkehr von Schiffen unter amerikanischer Flagge auch nicht nachhaltiger als durch diese Rhedereien befestigt und erweitert werden könnten. Schliesslich wären die Schiffe der in Rede stehenden Rhedereien frei von Caperei im Falle kriegerischer Verwickelungen der Ver. Staaten mit einer anderen Macht. Das sind die Vorzüge. Sie liegen auf der Hand, wenn auch der Werth des zuletzt angezogenen Punktes sehr relativer Natur ist. Und nun die Kehrseite. Vom rein nationalen Standpunkt aus hat der Erwerb für die Ver. Staaten untergeordnete Bedeutung. Die amerikanische Handelsflagge gewinnt nicht an Macht und Einfluss. Die Handelsflagge einer Nation ist aber für ihre Kaufleute ohne Frage die beste Empfehlung. Wie die Kriegsflagge nach Aussen hin als sichtbares Zeichen der maritimen Macht eines Landes gilt, ist die Handelsflagge ein Gradmesser für das Niveau commercieller Thätigkeit. Weiterhin darf auch nicht ausser Betracht gelassen werden, dass Rhedereien, wie die besprochenen, weil ihre Schiffe Ausbildungsstätten ausländischer Seeleute sind, zur Stärkung der maritimen Macht derjenigen Nationen beitragen, unter deren Flagge sie fahren; also in diesem Falle hauptsächlich der englischen nicht aber der amerikanischen Kriegsmarine Vortheile bringen.

Nebel-Signale. Seiten-, Schall- oder Hör-Signale.

Zuvörderst Herrn Schubart besten Dank, dass er obiges Thema in Nr. 10, 1902 der »Hansa« verfolgt hat.

Erwidern möchte ich, dass Herr Sch. meinen Vorschlag in Nr. 51, 1901 bei seinen Ausführungen wohl nicht vollständig in Betracht gezogen hat; es steht dort: Ein Dampffahrzeug darf bei Annäherung an ein Nebelsignal folgende Seiten Hörsignale machen:

——— — Lang, kurz: ich höre Dich an Backbord im rothen Sektor.

——— — — Lang, kurz, kurz: ich höre Dich an Steuerbord im grünen Sektor.

Wohlgemerkt steht dort: »darf bei Annäherung an ein Nebelsignal«; daraufhin fängt Herr Sch. gleich mit drei Schiffen, und wie er selber schreibt, mit einem unwahrscheinlichen Falle an. Das ist wohl unberechtigt und nicht beim richtigen Ende angefangen. Der angeführte Fall ist immerhin aber nicht so sehr unwahrscheinlich; es wird sich aber jeder

nachdenkende Seemann hüten, in solchem Falle gleich von meinem Vorschlag in der angegebenen Form Gebrauch zu machen. Erst wird dann doch wohl gestoppt und rückwärts gegangen werden. Liegen die Schiffe still und eins hört beide anderen Signale an B. B. dann fängt es wohl zuerst wieder langsam an zu fahren und zeigt diese Absicht den anderen Beiden durch das B. B. Signal an.

Dass mein Vorschlag kein Gesetz werden kann, weil ein Schallsignal für einen bestimmten Empfänger nicht begrenzt zu werden vermag, ist mir unverständlich, wenn man in Betracht zieht, dass der Vorschlag zunächst nur für zwei Schiffe gilt und auch jedes andere Signal nicht für einen bestimmten Empfänger begrenzt werden kann. Herr Sch. wollte wohl sagen, dass das Schallsignal nicht so gut für einen gewissen Winkel abgegrenzt werden kann wie z. B. Lichtsignale. Das darf es ja aber auch nicht, es muss ringsum zu hören sein und Dienste für Topp-, Seiten- und Hecklampen thun. Und für die wichtigsten, die Seitenlampen, wollen wir das Schallsignal nun etwas verbessern. Aber um Gottes Willen nicht einseitig; es muss immer festgehalten werden, dass im Nebel dasselbe Wegerecht gilt wie bei klarem Wetter, B. B. zu B. B. und St. B. zu St. B., roth zu roth und grün zu grün. — Mit einem einseitigen B. B. Signal alle übrigen Dampfer zum Ausweichen zwingen zu wollen, ist sehr kühn und gefährlich und zu vergleichen mit dem in allen Fällen gebrauchten B.B. Rudergeben bei klarem Wetter.

Legem brevem esse oportet, quo facilius ab imperitis teneatur.

Ein Gesetz soll kurz sein, damit es von Unerfahrenen desto leichter behalten werde. Gewiss, die Seegesetze sollten wie alle anderen so kurz wie möglich sein, aber zwei Seiten hat nun doch ein Schiff. Ein Gesetz soll aber nicht allein kurz, es soll auch klar sein und muss vor allen Dingen practisch ausführbar bleiben. Ein gutes Gesetz muss noch viel mehr sein. Vollkommenes schafft wohl nur der Herrgott in seinen Naturgesetzen, wenigstens können diese nicht umgangen werden.

Trotz des lateinischen Spruches will Herr Sch. aber den Artikel 16, Absatz 2, vielleicht den undeutlichsten, dehnbarsten aller Gesetzesparagraphen beibehalten wissen. Ein derartiger Kautschuk-Paragraph schafft Nichts Gutes für die Seefahrt, höchstens für die Juristen. Für die Seeleute ist er vom Uebel.

Vorsicht ist gut, zuweitgehende Vorsicht, wie sie im zweiten Absatz des Artikels 16 verlangt wird; Stoppen für jedes vorlicher wie dwars hörbare Nebelsignal von einem Schiffe, dessen Lage nicht auszumachen ist, kann sehr schädlich sein. Ab brüllt der Dampf und der Führer ist hülf- und willenlos. Ich wünsche alle die Herren, die den Artikel 16 fabricirt haben, — in eine solche Lage.

Das zweite Beispiel mit drei Schiffen, worin offenbar die Buchstaben verdruckt*) sind, da es sonst unverständlich wäre, wird in Wirklichkeit wohl ähnlich verlaufen wie oben beim ersten geschildert. Warum soll A dabei Nichts von B's Anwesenheit wissen? Bemerkt sei, dass diese Nebelsignale wohl unter 15 a und nicht unter 16 gehören.

Interessant sind die Ausführungen über die Manöver der Staats-Marinen im Nebel.

Darnach möchte ich meinen Vorschlag wie oben und in Nr. 51 in der angegebenen Form aufrecht erhalten und hauptsächlich auch die älteren Kameraden, die schon 10 bis 20 Jahre fleissig als Capitän im Nebel gefahren haben, bitten, sich dazu zu äussern.

Ich habe meine Nebelsignalvorschläge auch den englisch sprechenden Seefahrern unterbreitet und auch den übrigen Nationen empfohlen. Dem Herrn Redacteur der »Hansa« werde ich seiner Zeit einige englische Exemplare des Vorschlags zur eventuellen Benutzung übersenden. Erwähnt sei hier noch, dass es einigen Kameraden zweifelhaft scheint, ob die Segelschiffe im Nebel ebenfalls zum Ausweichen verpflichtet sein sollen. Jawohl, nach Artikel 21, Absatz 2. muss auch das Segelschiff zur Vermeidung der Collision beitragen; bei den zunehmenden Längen der Dampf- und Segelschiffe gewiss eine vollberechtigte Forderung.

Auf See, März 1902. Leithäuser.

Die chinesischen Handelshäfen.

Von Gustaf Krenke.

(Schluss.)

Der Handel von Tsingtau kann sich bisher bei weitem noch nicht mit den übrigen Nordhäfen von China messen. Von Europa eingeführt werden hauptsächlich Baumwollengarn und Baumwollenwaaren, Petroleum, Metalle und Anilinfarben; ausgeführt werden nach Deutschland besonders Seide und Seidenwaaren, Borsten, Kuhhäute, Hundefelle und Strohgeflechte. Der Verkehr mit chinesischen Häfen besteht vornehmlich aus Bambusstangen, Porzellan, Papier und Rohbaumwolle. Von den deutschen Kaufleuten wird jetzt in erster Linie darauf hingearbeitet, das Rohgeflechtgeschäft über Tsingtau zu leiten. Der Mittelpunkt dieses Geschäftes in der Provinz Schantung ist Schaho, das vier Tagereisen auf dem Landwege von Tschifu entfernt ist. Eine directe Dampferlinie verbindet jedoch die beiden Plätze von dem etwa 15 km von Schaho entfernten Hutouyai aus. Soweit die Strohgeflechte in unmittelbarer Nähe von Tsingtau hergestellt werden,

*) Wir bedauern den Druckfehler, denn ein solcher ist es selbstverständlich. D. R.

können sie jetzt schon billiger dorthin gelegt, als über Schahe nach Tschifu verschifft werden. Nach Fertigstellung der Eisenbahn bis Weihsien wird der Hauptmarkt Schahe nur etwa eine Tagereise von Tsingtau entfernt sein. Durch ein Nebengleis von Weihsien in das Herz der Strohborten-Industrie hinein muss sich die Gesammterzeugung nach Tsingtau ziehen. Dieses Rohgeflechtgeschäft macht ganz bedeutende Summen aus, und wenn es deutschen Firmen gelingt, die Ausfuhr dieser chinesischen Geflechte nach Europa in ihren Händen zu vereinigen, so werden dadurch nicht blos für unsere Frachten und für Kiautschou schöne Einnahmen geschaffen, sondern es wird das deutsche Geschäft in Strohgeflechten, welches schon eine beträchtliche Ausdehnung angenommen hat, möglicherweise an die Spitze des ganzen Gewerbszweiges gestellt und der Hauptmarkt für Strohgeflechte nach Deutschland verlegt. Haben erst einige von den chinesischen Erzeugnissen in Tsingtau einen hervorragenden Markt gefunden, so werden sich auch noch andere Waaren dort hinziehen, so u. A. Seide, deren Ausfuhr von billigen Frachten nach Tsingtau, von geringen Hafen- und Verladungsgebühren und directen Dampferverbindungen nach Europa abhängig ist. Ein weiterer Ansporn für die Entwicklung von Tsingtau ist das Unternehmen der Schantung-Bergbau-Gesellschaft, die zunächst im Weihsien-Kohlenbecken mit dem Abbau beginnt und auch nach anderen Mineralien und Petroleum schürft. Vorbedingung für einen lohnenden Bergbau ist die Eisenbahn, welche die Schantung-Eisenbahn-Gesellschaft baut. Diese Bahn wird zunächst von Tsingtau nach Kiautschou und von dort über Kaumi, Weihsien und Tsingtschau nach Tsinangfu führen; von dieser Linie ist die 100 km lange Strecke von Tsingtau bis Kaumi am 8. September 1901, die 28 km lange Strecke Kaumi-Tschangling am 1. December 1901 dem Betriebe übergeben. Eine zweite Linie soll von Kiautschou nach Itschau führen und eine Querlinie soll Itschau mit Tsinanfu verbinden. So würde der Verkehr der ganzen Provinz Schantung dem Hafen Tsingtau zugeführt werden; ausserdem sind Anschlüsse der Schantung-Eisenbahn von Itschau und Tsinanfu aus an die von deutsch-englischem Capital in Aussicht genommene Eisenbahn von Tientsin nach Tschingkiang am Jangtsekiang vorgesehen, so dass Tsingtau in absehbarer Zeit auch eine directe Verbindung nach Tientsin und Peking erhält und unter Umständen im Winter auch einen Theil des Verkehrs von Tientsin an sich zu ziehen vermag.

Am wichtigsten für den europäischen Verkehr sind von den chinesischen Häfen diejenigen am Jangtsekiang. Als gewaltige Verkehrsader führt dieser Strom bis ins Herz des Landes, Sir Claude Macdonald erklärte s. Zt. diesen Fluss als britische Interessensphäre, aber durch meisterhafte Schachzüge wussten Deutschland und Frankreich das britische Uebergewicht zu bekämpfen. An der Mündung des Jangtsekiang liegt sein Haupthafen, das von den Consuln regierte Shanghai mit je einer englischen, deutschen, französischen, amerikanischen und japanischen Niederlassung, die eine Besitzergreifung durch einen einzelnen Staat ausschliessen. Schanghai ist der grosse Mittelpunkt und Umladehafen im ostasiatischen Verkehr. Unter seiner Einfuhr stehen Baumwollwaaren aus Indien, Japan und Amerika obenan. Diese Einfuhr, die vorläufig noch im Wachsen begriffen ist, wird aber voraussichtlich später mehr und mehr abnehmen; denn China führt selbst jedes Jahr grössere Mengen Rohbaumwolle aus und Schanghai besitzt bereits gegen 20 Baumwollspinnereien. Ausserdem liefern Metallwaaren und Reis bedeutende Einfuhrmengen, auch Wolle ist nicht unbeträchtlich; dagegen nimmt die Einfuhr von Opium fast alljährlich ab, da es mehr und mehr in China selbst gewonnen wird. Kohlen, mit denen Schanghai und die übrigen jetzt noch vom Auslande und namentlich von England versorgt werden, werden ebenfalls in der Einfuhr später ganz verschwinden, wenn erst die reichen Kohlenschätze Chinas der Ausbeutung erschlossen sind. Unter der Ausfuhr nehmen Seide und Thee die erste Stelle ein; Thee, der früher bei weitem an der Spitze stand, ist auf den zweiten Platz gedrängt worden, weil ihm der indische und Ceylon-Thee einen scharfen Wettbewerb bereiten. Im Jahre 1899 betrug die Einfuhr von Schanghai rund 160 Mill., die Ausfuhr rund 200 Mill. Mark; einen weiteren Aufschwung darf Schanghai erwarten wenn die von englischem Gelde in Bau genommenen Bahnen von Schanghai einerseits über den Vertragshafen Sutschau und Nanking am Jangtsekiang nach Sinjang an der Eisenbahn Peking-Hankau, andererseits über den Vertragshafen Hangtschau nach dem Vertragshafen Ningpo ausgeführt sein werden.

Von den ferner am Unterlauf des Jangtsekiang gelegenen Häfen ist Tschingkiang durch seine bedeutende Einfuhr bemerkenswerth, die mehr als fünf Mal so gross ist wie seine Ausfuhr; es wird einen bedeutenden Aufschwung nehmen durch die von deutsch-englischem Capital in Aussicht genommene Bahn Tientsin-Tschingkiang, welche u. A. die der Häfen entbehrende Provinz Kiangsu erschliessen und ihren Verkehr Tschinkiang zuführen wird. Auch Wuhu und Kiukiang haben, da sie an dem für Seeschiffe zugänglichen Theile des Stromes liegen, einen ganz beträchtlichen Verkehr, dürften aber mit der Zeit mehr und mehr gegen Tschinkiang und Schanghai einer- und Hankau andererseits in den Hintergrund treten, da diese durch Bahnverbindungen den Verkehr des Hinterlandes an sich zu ziehen vermögen, während für

Wuhu und Kiukiang noch keine Eisenbahn in Aussicht genommen ist.

Der Schnittpunkt zwischen dem Unter- und Mittellauf des Jangtsekiang ist Hankau an der Einmündung des Hankiang; es bildet mit Wutschang und Hanjang eine gewaltige Menschenanhäufung, auch liegen in Hanjang die von dem Vicekönig Tschangtschitung gegründeten chinesischen Hochöfen und Stahlwerke. Alle diese Umstände tragen dazu bei, den Verkehr von Hankau zu einer gewaltigen Höhe heraufzuschrauben, so dass es Schanghai kräftig nacheifert. Noch grösseren Aufschwung wird Hankau nehmen, wenn die von Amerikanern gebaute Bahn nach Kanton, die das grosse Kohlenbecken von Hongtschau berührt, sowie die von Belgiern gebaute Bahn nach Peking ausgeführt sein werden.

Am Mittellaufe des Jangtsekiang liegen die wenig bedeutenden Vertragshäfen Schaschi und Itschang; letzteres hatte bis vor einigen Jahren dadurch einige Bedeutung, dass es der obere Endpunkt für Dampfer war. Oberhalb von Itschang durchbricht der Strom eine enge Schlucht, in der Stromschnellen die Schiffahrt behindern. Die Dampfer müssen in Itschang ihre Lasten in Dschunken von 20 bis 80 T. Tragfähigkeit umladen, die von Kulis, oft 300 Mann zugleich, durch die Stromschnellen gezogen wurden. Vom Morgen bis zum Abend mussten die Kulis die Dschunken ziehen, im Wasser oder Schlamm waten, über Felsen kletternd, oft fallend oder vom Gestein zerschunden; trotz dieser harten Arbeiten behielten die Leute ihre gute Laune und schienen nicht zu leiden. Nur dauerte die Reise oft mehrere Monate und die Frachtkosten beliefen sich auf etwa 68 Mk. für die Tonne von Itschang bis Tschungking, dem obersten Vertragshafen am Jangtsekiang. Um diesen misslichen Verhältnissen abzuhelfen, traf die Verwaltung der Seezölle im November 1897 ein Abkommen auf Grund dessen die Felsen im Jahre 1899 mit Dynamit gesprengt wurden, so dass jetzt die Dampfschiffahrt bis Tschungking möglich ist. Tschungking ist die Handelshauptstadt der reichen Provinz Szetschwan und hatte schon vor der Schiffbarmachung des oberen Stromlaufes einen erheblichen Umsatz; zweifellos steht ihm eine bedeutende Entwicklung bevor. Die Engländer haben deshalb auch eine Bahnverbindung von Ober-Burma über Jünnan nach Tschunking in Aussicht genommen; es ist aber doch fraglich, ob solche lange Eisenbahn den Wettbewerb gegen die Flusschiffahrt wird aufnehmen können.

Die deutsche Flagge war bis zum Jahre 1898 fast garnicht auf dem Jangtsekiang vertreten. Im December unternahm Generaldirector Dr. Wiegand eine Reise nach Ostasien, die u. A. zur Folge hatte, dass der Norddeutsche Lloyd schon im Herbst 1899 einen regelmässigen Dampferverkehr zwischen Schanghai und Hankau errichtete und im nächsten Jahre zusammen mit der Bremer Firma Rickmers bis Tschungking ausdehnte. Zu Anfang 1901 kaufte die Hamburg-Amerika-Linie die Dampfer der Firma Rickmers an und besorgt nun gemeinsam mit dem Lloyd den Verkehr auf den Jangtsekiang. Es verkehren nun drei Dampfer des Lloyd und zwei der Amerika-Linie zweimal wöchentlich zwischen Schanghai und Hankau, ein Dampfer des Lloyd zwischen Hankau und Itschang 14tägig und ein Dampfer der Hamburg-Amerika Linie zwischen Itschang und Tschungking vierwöchentlich. Dadurch hat Deutschland die chinesische und japanische Flagge auf dem Jangtsekiang überflügelt und ist an die zweite Stelle getreten, während England noch immer den ersten Platz einnimmt.

Von den südlich vom Jangtsekiang liegenden Vertragshäfen werden Sutschau, Hangtschau und Ningpo Eisenbahn-Verbindung mit Schanghai erhalten, während für Wentschau, Futschau, Amoy und Schatau noch keine Eisenbahnen vorgesehen sind, so dass sie auch in Zukunft auf ihr bisheriges Verkehrsgebiet beschränkt bleiben werden. Sutschau und Wentschau haben nur geringe Verkehrsbedeutung, während die übrigen, vornehmlich Schatau recht stattliche Verkehrsziffern aufweisen. Am bedeutendsten von den südchinesischen Häfen ist jedenfalls Kanton, das durch die in Aussicht genommenen Bahnen noch grössere Bedeutung erhalten wird. Eine von Amerikanern gebaute Bahn soll bekanntlich nach Hankau und weiter nach Peking führen und dabei das grosse Kohlenbecken von Hongtschau erschliessen; Engländer dagegen wollen eine Bahn von Kanton ins Herz der reichen Provinz Szetschwan bauen. Beide Bahnen werden, wenn sie auch Kanton nicht ausschliesslich zu Gute kommen, doch dessen Verkehr in ungeahntem Maasse heben.

Zum Schluss mag noch darauf hingewiesen werden, dass es auch heute wie vor mehr als tausend Jahren nicht an Bestrebungen fehlt, den chinesischen Verkehr direct nach Westen auf den Landweg zu lenken und ihn vom Seewege abzuziehen. Die Sibirische Bahn im Verein mit der Ostchinesischen und Mandschureibahn, ferner die Sibirische Bahn im Verein mit der geplanten Bahn Peking-Kiachta und schliesslich die von den Russen in Aussicht genommene Bahn-Verbindung Samarkand—Hankau sollen diesen Umschwung bewirken. Mögen auch die genannten Bahnen früher oder später zur Ausführung kommen, so wird es ihnen doch nie gelingen, der Schiffahrt erheblichen Abbruch zu thun. Der weitaus grösste Theil des Waarenverkehrs wird stets der Seeschiffahrt verbleiben.

Auszüge
aus
Geschäftsberichten verschiedener Rhedereien.
(1901.)
(Fortsetzung.)

3) Deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft „Hansa", Bremen.

Actiencapital ℳ 15 000 000 (erhöht um ℳ 3 000 000), Betriebsüberschuss ℳ 2 110 508.50, Abschreibungen und Ueberweisungen etc.: ℳ 900 751.38; **Dividende** ℳ 1 200 000 = **8 pCt.** Die Dividenden der vier letzten Jahre betrugen 14, 7, 14, 14,8 pCt.

Auf den Linien nach Indien und Burma hat sich der Güterverkehr ungefähr auf gleicher Höhe gehalten wie im Vorjahre; die Frachten waren aber durchweg niedriger. Auf der Linie nach dem La Plata ist die Gütermenge ausgehend weiter zurückgegangen, während die Zahl der expedirenden Dampfer durch das Hinzutreten neuer Linien sich über den Bedarf vermehrte. Rückkehrend litt das Geschäft von Argentinien durch kleine Ernten. Auf den neuen Linien von Indien nach New-York und von New-York nach Süd-Afrika und nach Indien haben wir uns mit den bestehenden Linien geeinigt. Bei der Ueberfüllung der südafrikanischen Häfen und der dadurch verursachten langsamen Entlöschung erlitten wir namhafte Verluste durch den langen Aufenthalt der Schiffe, so dass diese Fahrten bislang wenig Nutzen liessen. Nach Beendigung des südafrikanischen Krieges zweifeln wir nicht an eine günstige Entwickelung dieses Verkehrs.

Trotzdem der Ausblick auf das begonnene Jahr im Allgemeinen nicht sehr befriedigend ist, verursacht die gegenwärtige Depression im Handel, mag sie kürzere oder längere Zeit dauern, keine Befürchtungen, da unser Betrieb in sich stark gefestigt ist. Zu besorgen ist nur, dass die gegenwärtig vorherrschende Schutzzollpolitik Hand in Hand mit einer dem Handel und der Schiffahrt wenig günstigen Gesetzgebung, der Concurrenz Deutschlands auf dem Weltmarkt Abbruch thun und die angesehene Stellung, welche sich die deutsche Rhederei mühsam errungen hat, schädigen wird.

Die im vorigen Bericht bereits erwähnten Neubauten sind sämmtlich zur Zufriedenheit geliefert worden und in die verschiedenen Linien eingestellt; zwei kleinere als Ersatz für die in der Fahrt nach Portugal beschäftigten »Soneck« und »Stahleck« im Bau gegebene Dampfer sollen im April und Mai d. J. geliefert werden.

Von grösseren Havarien blieben wir im vorigen Jahr glücklicher Weise verschont. Der Vermögensbestand der Pensionscasse beziffert sich durch die erneute Zuwendung auf 582 789,26 ℳ.

An Rundreisen sind auf den regelmässigen Linien im Vorjahre 131 gemacht worden, welche an Suez-Canalgebühren 3 530 031,50 ℳ für 156maliges Passiren erforderten. Der Umfang und die Entwickelung des Geschäfts erhellen aus der stetig wachsenden Seedampferflotte, welche einschliesslich des im Februar d. J. gelieferten Dampfers »Schönfels« 150 000 Br.-R.-T. übersteigt. Wir sind damit aber nicht an die Grenze des nothwendigen Ausbaus der Linien gelangt und werden ferner bedacht sein müssen, neben dem Ersatz der älteren Dampfer durch neue, concurrenzmächtigere, auch Schritt zu halten mit der weiteren Entwickelung des Verkehrs auf den verschiedenen Linien.

4) Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft, Hamburg.

Actiencapital ℳ 12 000 000 (um ℳ 3 000 000 erhöht) Betriebsgewinn ℳ 1 199 408, Abschreibungen etc. ℳ 286 978; **Dividende** ℳ 820 000 = **8 pCt.**, auf alte, **4 pCt.** auf neue Actien. Die Dividenden der vier letzten Jahre betrugen 12, 10, 10, 8 pCt.

Die Betriebskosten stellten sich so hoch wie nie zuvor, indem die hohen Kohlenpreise sich gerade in diesem Jahre fühlbar machten; im Vorjahre waren wir gegen die damals noch höheren Preise ziemlich weitgehend durch ältere Abschlüsse geschützt. Als weiterer Grund für das Mindererträgniss kommt in Betracht, dass die Heimfrachten theilweise so knapp und so schlecht waren, dass eine Anzahl Schiffe entweder mit erheblichem leeren Raum die Heimreise anzutreten hatte, oder nach abseits liegenden Nebenhäfen beordert werden musste, um dort zu niedrigen Frachtsätzen aufzufüllen.

Auch Süd-Afrika erforderte andauernd bedeutende Opfer, da wir selbstverständlich darnach streben mussten, wochenlangen Aufenthalt für unsere Dampfer zu vermeiden. Im Frühjahr, als die Schwierigkeiten der prompten Entlöschung immer grösser wurden, entschlossen wir uns zum Ankauf von zwei kleineren Dampfern (»Shamrock« von 2000 T. Tragfähigkeit und »Teck« von 750 T. Tragfähigkeit). Diese Fahrzeuge haben ihren Dienst als Dampflleichter und für Küstenfahrt im Anschluss an unsere Linien mit sehr befriedigendem Erfolg versehen. Später reichten diese Dampfer nicht mehr aus; wir mussten daher im Herbst zum Ankauf des Dampfers »Pauline« von 250 T. Tragfähigkeit schreiten. Ausserdem gaben wir 6 Leichter in Bau, von welchen bereits 2 in Süd-Afrika angekommen sind.

Das Frachtgeschäft ausgehend war mit wenigen Unterbrechungen während des ganzen Jahres nach Australien und Südafrika recht befriedigend, nach Australien mit Ausnahme von Queensland sogar sehr gut.

In das Wollgeschäft ist nach der schlimmen Zeit des Vorjahres eine erfreuliche bessere Stimmung gekommen, wenn auch eine wesentliche Besserung in den Preisen dieses Hauptartikels noch nicht eingetreten ist.

Unser Verhältniss zu der Hamburger Seglergruppe, welches für die Haupthäfen Australiens bereits ein nach Verträgen geregeltes freundschaftliches war, ist in gleicher Weise auf Brisbane ausgedehnt worden. Die neuen Verträge sind auf längere Zeit geschlossen.

Von Havarien sind wir im ersten Jahre des neuen Jahrhunderts recht schwer betroffen worden. Strandung »Sommerfeld«; Zusammenstoss »Chemnitz« auf der Schelde mit dem englischen Dampfer »Tay«; »Inlander« gerieth auf eine Coralleninsel, konnte aber in Sicherheit gebracht werden; »Meissen auf Grund.

Von unseren Neubauten sind die Dampfer »Lacisa«, »Apolda« und »Rostock« im verflossenen Jahre zur Ablieferung gelangt. Ersterer trägt mit einer Rundreise zum Ergebniss des Jahres bei. Nachdem die Preise erheblich zurückgegangen sind, ist ein weiterer Neubau bei der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft in Auftrag gegeben zur Lieferung im November dieses Jahres.

In Adelaide gehen wir dazu über, ein eigenes Kohlenlager einzurichten, da wir bei dem regelmässigen grossen Bedarf daselbst uns nicht länger den Zufällen aussetzen dürfen, die der Bezug der Kohlen von Händlern mit sich bringt. Eine Halle liegt zu diesem Zweck schon seit einiger Zeit bereit; wir warten nur darauf, dass einer der in Südafrika liegenden Dampfer frei wird, um dann auch die Beförderung der Kohlen von Ost-Australien nach Adelaide selbst besorgen zu können.

Wir haben auf Steinwärder einen Platz gemiethet und eine Schmiede gebaut, um einen Theil der an Bord der Schiffe erforderlichen Ausbesserungen selbst ausführen zu können; gleichzeitig haben wir damit die Einrichtung eines Lagerplatzes für Ausrüstungsgegenstände verbunden.

Das Ergebniss der ersten Ausreisen im neuen Jahre ist wenig befriedigend, da Ladung sehr knapp war, hauptsächlich

wohl in Folge der in Australien noch nicht erledigten Zolltariffrage; inzwischen macht sich aber schon wieder eine Besserung bemerkbar.

Was dagegen die Heimfrachten betrifft, können wir die erfreuliche Mittheilung machen, dass die Australische Wollsaison 1901/1902 besser gewesen ist als voriges Jahr.

5) Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Actiencapital ℳ 11 250 000, Betriebsgewinn ℳ 1 191 343.04, Abschreibungen etc. ℳ 740 995,83, **Dividende** ℳ 450 000 = **4 pCt.** Die Dividenden der vier letzten Jahre betrugen 10, 10, 16, 12 pCt.

Im letzten Jahresbericht sprachen wir die Erwartung aus, vermittelst der mit der Hamburg-Amerika Linie abgeschlossenen Geschäftsgemeinschaft, wieder zu normalen Verhältnissen zurückkehren zu können, dass aber diese Besserung sich nur langsam vollziehen würde. Letzteres hat sich in vollstem Umfange bewahrheitet. Die durch den vorhergegangenen intensiven Concurrenzkampf hervorgerufene Frachten-Baisse hat ihre schädliche Wirkung hauptsächlich während der ersten Hälfte des verflossenen Jahres ausgeübt, in Folge der noch laufenden billigen Contracte, und es dauerte lange, bis wieder normale Ausfrachten bedungen werden konnten. Hierzu kommt, dass die geschäftlichen Krisen, in Brasilien sowohl wie in Argentinien, einen entsprechend ungünstigen Einfluss auf den Verkehr mit diesen beiden Ländern ausübten, so dass die Beschäftigung unserer Dampfer auch quantitativ viel zu wünschen übrig liess. Wir sehen somit auf der einen Seite die Einnahmen der Gesellschaft geschmälert, während andererseits gestiegene Löhne sowie höhere Proviant- und Materialpreise und besonders sehr theure Kohlen die Ausgaben vermehrten

Wir haben uns nach sorgfältiger Prüfung entschlossen, in Gemeinschaft mit der Hamburg-Amerika Linie einerseits Nord-Brasilien und den Amazonenstrom, andererseits — durch eine unter argentinischer Flagge fahrende Zweiglinie von Buenos Aires aus — die Häfen der Patagonischen Küste in den Bereich unserer Thätigkeit zu ziehen. Sodann haben wir zwei Schiffe in die Fahrt Genua—La Plata eingestellt. Es galt in diesen Fällen, die sich bietende Gelegenheit sofort zu ergreifen und thatkräftig auszunützen, wollten wir nicht Gefahr laufen, den jetzt uns gesicherten Vorsprung an andere zu verlieren.

Der andauernde Ladungsmangel der Süd-Brasildampfer veranlasste uns, von den bisherigen drei Fahrten monatlich eine ausfallen zu lassen. Die nicht zu unterschätzende nationale Bedeutung dieser Linie liegt darin, dass sie die einzige regelmässige, directe Verbindung dieser stark von deutschen Colonien besetzten Landstriche mit Europa bildet. Der Mangel an Rückladung machte sich besonders bei den Dampfern der Nord-Brasil-Linie fühlbar, für die wir heimkehrend in Bahia und Santos, in zwei Fällen sogar in Westindien Verwendung suchen mussten, während die Ausfrachten eine erfreuliche Zunahme aufweisen. An der Genua-La Plata-Fahrt sind wir mit den Dampfern »Antonina« und »La Plata« (früher »Pelotas«) betheiligt, die nach Vornahme der vom italienischen Gesetz verlangten Umbauten jetzt allen Anforderungen genügen und eine grosse Beliebtheit gewonnen haben.

Ueber die jüngste Unternehmung, die Patagonia-Linie, können wir, bei der Kürze des Bestehens, nur sagen, dass sie, sorgfältig vorbereitet, sich bis jetzt unseren Erwartungen entsprechend zu entwickeln scheint. Vermittelst der Dampfer »Tucuman« und »Bahia«, die wir an die deutsche Regierung verchartertеn, nahmen wir theil an der Beförderung von Truppen und Kriegsmaterial nach China und heimwärts.

Die Personenbeförderung hielt sich in normalen Grenzen. Die Dampfer der nach dem La Plata fahrenden »Cap«-Classe erfreuen sich fortdauernd einer besonderen Vorliebe der Reisenden, die uns veranlasste, durch entsprechende Umbauten die Zahl der Cajüten zu vermehren. Wir sind auch sonst bestrebt gewesen, das schwimmende Material zu verbessern und durch günstigen Verkauf der beiden älteren Dampfer »Babitonga« und »Rio« und Einstellung von drei neuen Frachtdampfern — von denen zwei, »Montevideo« und »Santa Fé« bereits geliefert sind — zu verjüngen. Von grösseren Havarien oder Verlusten blieb die Flotte verschont, bis auf eine Collision auf der Elbe, bei der das englische Schiff »Valkyrie« gesunken ist, während der Dampfer »Tijuca« keinen nennenswerthen Schaden erlitt. Das Rhedereigeschäft steht unter dem Druck eines grossen Ueberflusses an Schiffen und entsprechend niedrigen Frachten in fast allen Theilen der Welt, so dass die Aussichten im Allgemeinen keine günstigen sind. Immerhin glauben wir, dass die Gesellschaft, gestützt auf die Verträge mit befreundeten Linien, bei ruhiger Entwickelung der Verhältnisse, einer besseren Zeit entgegen geht. Die Kohlenpreise, ein wichtiger Factor, sind im Auslande erheblich gewichen; die geschäftlichen und politischen Zustände in Argentinien haben sich gebessert, Brasilien ist durch grosse Caffee- und Tabackernten wieder kaufkräftiger geworden, und die neuen Unternehmungen dürften über die kostspieligen Anfangsstadien hinaus sein. Die Schiffe machten 122 Rundreisen.

6) Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Kosmos", Hamburg.

Actiencapital ℳ 11 000 000, Betriebsgewinn ℳ 3 081 713.07. Abschreibungen etc. ℳ 1 420 000; **Dividende** = 1 320 000 = **12 pCt.** Die Dividenden der vier letzten Jahre betrugen 15, 11, 9, 7½ pCt.

Das Ergebniss des verflossenen Geschäftsjahres bleibt nicht unerheblich hinter dem ausnahmsweise grossen Gewinn des Jahres 1900 zurück, was nicht allein in dem allgemeinen Rückgang in Handel und Industrie in Europa, sondern auch in der Verschlechterung der Frachtverhältnisse nach und von der Westküste Amerikas seine Erklärung findet.

Da viele Reisen der Dampfer 8 Monate in Anspruch nehmen, macht sich der Abfall in den Ergebnissen im abgeschlossenen Geschäftsjahr noch nicht so bemerkbar, wie es im laufenden Jahr der Fall sein dürfte.

Im Vorjahre ist ein älterer und kleiner Dampfer, der »Osiris« zu einem annehmbaren Preise an die Deutsche Ost-Afrika Linie verkauft. Eine weitere Reduktion erlitt die Flotte durch die leider im Juli vorigen Jahres an der argentinischen Küste erfolgte Strandung und den dadurch sich ergebenden Totalverlust des Dampfers »Tanis«. Im Uebrigen sind sämmtliche Reisen der Dampfer, abgesehen von einigen Havarien und Maschinenschäden, wiederum fahrplanmässig und glücklich vollendet worden, und das Conto für Kesselerneuerungen, grosse Reparaturen usw. hat sich annähernd auf gleicher Höhe wie in letzter Bilanz erhalten. Als Ersatz für die oben erwähnten ausgeschiedenen beiden Dampfer sind, von den inzwischen zurückgegangenen Preisen für Neubauten Nutzen ziehend, 2 Dampfer von je 7500 T. Tragfähigkeit und von etwas grösserer Schnelligkeit, als die zuletzt erbauten, mit der Werft von Blohm & Voss contrahirt.

Die mit so gutem Erfolg aufgenommenen Fahrten nach San Francisco nehmen fortgesetzt die grösste Aufmerksamkeit in Anspruch. Seit Beginn dieses Jahres sind wöchentliche Expeditionen von hier eingerichtet, von denen jede zweite bis San Francisco, und jede vierte bis zum Puget Sound, sich erstreckt und wodurch es möglich geworden ist, regelmässige vierzehntägige Abfahrtsdaten von San Francisco nach Europa festzusetzen.

Im Verkehr mit den Häfen Central-Amerikas haben die Ausfrachten von Europa noch zu wünschen übrig gelassen, während heimkehrend den Dampfern ein angemessener Antheil an den Caffeeverschiffungen zugeflossen ist.

Das Geschäft nach und von Peru hat sich weiter günstig entwickelt, dagegen hat der Verkehr mit Chile letzthin weniger befriedigt, da in Folge der noch immer nicht völlig beigelegten Grenzstreitigkeiten zwischen Chile und Argentinien vorübergehend recht ernste Befürchtungen den politischen Horizont trübten, und der Fall des Curses den Export von hier nachtheilig beeinflusst. Auch die Raten für Heimladung sind unter dem Drucke des Rückganges des Frachtenmarktes im Allgemeinen etwas gewichen, wir konnten jedoch den grössten Theil der Tonnage im Voraus zu annähernd der gleichen Durchschnittsrate wie in 1901 für Salpeter verfrachten. Die Contracte für Bunker-Kohlen sind sowohl hier als im Auslande zu wesentlich billigeren Preisen erneuert worden. Die im vorjährigen Berichte besprochene Betriebsbetheiligung, die wir der Hamburg-Amerika Linie gewährt haben, hat sich als dem beabsichtigten Zwecke und den Verhältnissen entsprechend erwiesen. Die grosse Ausdehnung und die oben angeführte abermalige Erweiterung der Fahrten bringt es mit sich, dass die Dampfer auf ihren Rundreisen häufig bis zu sechzig Häfen anlaufen müssen, und nur die im Verlauf der Jahre ausgebildete Organisation ermöglicht es, dass aus vielen Quellen der Nutzen zusammenfliesst, der unseren jeweiligen Jahresgewinn darzustellen hat.

Der Nutzen des Elbe-Trave-Canals für das Herzogthum Lauenburg.

Aus Lübeck wird uns geschrieben:

In letzter Zeit ist wiederholt in Kreisen, in denen man dem Ausbau der deutschen Wasserstrassen nicht sympathisch gegenübersteht, die Meinung vertreten worden, dass zwar die Stadt Lübeck ein grosses Interesse an dem Elbe-Trave-Canal habe, da derselbe eine Ausmündung der Elbe in die Ostsee darstelle und der alten Hansestadt es ermögliche, mit dem wirthschaftlich hochentwickelten Elbgebiete in direkte Schifffahrtsbeziehungen zu treten, dass hingegen das Gebiet, das der Canal im grösseren Theile seines Verlaufes durchzieht, also der Kreis Herzogthum Lauenburg, wohl grosse Lasten durch den Canal übernommen habe, sein Interesse an der neuen Wasserstrasse jedoch ein fragwürdiges sei und bleiben werde.

Wie unbegründet die Behauptung ist, dass das von dem Elbe-Trave-Canal durchschnittene Lauenburger Land kein grösseres Interesse an dieser Wasserstrasse nehme, und keinen Vortheil von ihrem Verkehr zu erwarten habe, wird aus Folgendem ersichtlich werden.

Ein Mittelpunkt des Kreises Lauenburg ist die Stadt Mölln. Bereits im ersten Betriebsjahre des Canals konnte sich ein regerer Verkehr Möllns mit den Stationen des Canals und der Elbe entwickeln. So bezog beispielsweise Mölln auf dem Canalwege von Lübeck im Jahre 1900 bereits über 13 000 Ctr. Güter, Eisen, Steinkohlen, Colonialwaaren, Holz etc. Die Verschiffungen von Mölln nach Lübeck erreichten im Jahre 1900 die Höhe von 6000 Ctr. und setzten sich aus Erzeugnissen der Stadt und des umliegenden Landes, insbesondere Mauersteinen, Brennholz, Balken und Sparren zusammen. Dieser Verkehr Möllns mit Lübeck steigerte sich im Jahre 1901 in erheblichem Maasse, indem die Verladungen Lübecks nach Mölln die Höhe von 37 620 Ctr., Möllns nach Lübeck 48 320 Ctr. erreichten. Von Lübeck aus wurden Transporte von Steinkohlen, Baumaterialien, Maschinen und Maschinentheilen etc. nach Mölln geleitet, während die Verladungen von Mölln nach Lübeck sich zum überwiegenden Theile aus Brennholz und Rundhölzern, Saaten, Getreide etc. zusammensetzten.

Schon aus der Zusammenstellung dieser Gütertransporte geht hervor, dass die von Mölln ausgeführten Güter zu einem grossen Theile Erzeugnisse der Mölln benachbarten landwirthschaftlichen Gebiete darstellen, während die in Mölln eingeführten Güter überwiegend von der Landwirthschaft verbraucht werden.

Noch einleuchtender treten die erreichten Vortheile im Verkehre Möllns mit den Elbhäfen, insbesondere mit Hamburg, Magdeburg und Aussig hervor. Bereits im Jahre 1900 erhielt Mölln von Elbhäfen her 1500 Ctr. Kohlen und 1000 Ctr. Mais. Im Jahre 1901 erreichten die Bezüge des letztgenannten Artikels von Hamburg her die Höhe von 27 600 Ctr. Weiter bezog Mölln etwa 36 000 Ctr. böhmische Braunkohlen aus Aussig, während aus Hamburg 5 Kahnladungen mit etwa 11 000 Ctr. Steinkohlen eintrafen. Von den Havelplätzen erhielt Mölln über 10 000 Ctr. Rundhölzer. Von Magdeburg her wurden etwa 2000 Ctr. Güter eingeführt, in erster Linie Erzeugnisse der mitteldeutschen Industrie, beispielsweise 1100 Ctr. Zucker, 300 Ctr. Dachpappen, 200 Ctr. Eisenwaaren usw., ausserdem 200 Ctr. Colonialwaaren.

Von Mölln selbst wurden im Jahre 1902 nach Elbhäfen folgende Gütermengen verladen, die fast ausnahmslos Erzeugnisse der Lauenburgischen Landwirthschaft darstellen: 5700 Ctr. Getreide, in erster Linie Roggen und Weizen, mit Bestimmung für Hamburg und besonders für Magdeburg, 10 000 Ctr. Dottersaat, vorwiegend mit Bestimmung für Hamburg, ferner 3000 Ctr. Rübsen für Magdeburg etc.

Nach den Ergebnissen dieses Verkehrs steht zu erwarten, dass sich Mölln im Laufe der Zeit zu einem nicht unbedeutenden Umschlagshafen entwickeln wird, aus dessen Verkehr naturgemäss die Landwirthschaft Vortheile ziehen wird, weil Mölln der Mittelpunkt eines reich entwickelten landwirthschaftlichen Gebietes ist.

Auch der Verkehr der Stadt Lauenburg ist in sichtlicher Entwickelung begriffen. Bereits im Jahre 1900 betrugen die Verschiffungen von Lauenburg nach Lübeck 9000 Ctr., während Lauenburg selbst von Lübeck 27 000 Ctr. bezog. Im Jahre 1901 wurden von Lauenburg nach Lübeck über 20 000 Ctr. verladen, meist Papier und Pappwaaren und landwirthschaftliche Erzeugnisse. Von Lübeck mit Bestimmung nach Lauenburg gingen canalwärts im Jahre 1901 57 000 Ctr. und zwar in erster Linie Hölzer aller Art, Pflastersteine und Hafer. Auch darin findet die Bedeutung des Verkehrs Lauenburgs ihren Ausdruck, dass dortselbst eine grössere Binnenschifffahrtsrhederei einen regelmässigen Eilgutdampferverkehr zwischen Hamburg und Lübeck eingerichtet hat.

Aber auch andere kleine Plätze, Dörfer, Gutshöfe und Mühlen beginnen an dem Verkehr der Canalstrasse theilzunehmen. Von der Canalstation Göttin, einem zwischen Lauenburg und Mölln belegenen Dorfe, wurden beispielsweise bereits im Jahre 1900 6000 Ctr. Hölzer verschifft, und im vorigen Jahre erreichten die Verladungen von Hölzern, und zwar vorwiegend Eichen, 9000 Ctr. Davon ging eine Ladung von 5400 Centnern Stämmen direkt nach Cuxhaven, die daselbst beim Hafenbau verwendet wurden.

Es steht zu erwarten, dass im Laufe der Zeit noch manches Material aus der nächsten Umgebung des Canals auf demselben zur Verschiffung gelangen wird, Gütermengen, die früher für den weiteren Verkehr gar nicht in Betracht kommen konnten. So haben beispielsweise die in der Nähe des Dorfes Güster befindlichen grossen Kiesläger schon seit geraumer Zeit die Aufmerksamkeit weiterer Kreise auf sich gelenkt und eine Hamburger Rhedereifirma hat neuerdings wegen der Abführung grosser Kiestransporte von dort nach Hamburg verhandelt.

Aus den vorstehenden, dem Bereiche der Thatsachen entnommenen Darlegungen geht in der That hervor, dass Meinungen,

das lauenburgische Land, welches der Elbe-Trave-Canal quer durchschneidet, sollte kein Interesse an der Erbauung dieses Canals genommen haben, irrig und desshalb geeignet sind, durchaus unzutreffende Vorstellungen von der wirklichen Sachlage hervorzurufen. Möge schliesslich auch nicht übersehen werden, dass ein grosser Theil der zur Erbauung des Elbe-Trave-Canals aufgewendeten Capitalien von insgesammt 23 Millionen Mark im Lauenburgischen Lande verblieben und dort der Arbeitsgewinn breiter Kreise geworden sind.

Stapelläufe von deutschen und britischen Werften (März 1902).

	Grössenverhältnisse	Raumgehalt	Auftraggeber	Erbauer	Name des Schiffes	
			a) deutsche Werften.			
FD	245×35'3"×17'3"	2000 T.Trf.	Zerssen & Co., Rendsburg	Schömer & Jensen, Tönning	Senator Hollesen	L
„	300×40'4"×21'10"	—	Deutsche Levante-Linie, Hamburg	Neptunwerft, Rostock	Thasos	G
„	365×47×28	4000 »	Woermann-Linie, Hamburg	Blohm & Voss, Hamburg	Eleonore Woermann	»
K	100m×11.8m×4.8m	2600 »	Kaiserliche Marine	A.-G. »Weser«, Bremerhaven	Frauenlob	
FD	145×24'6"×17	700 »	Oldenb.-Portug. Dampfschiffs-Rh.	Henry Koch, Lübeck	Guadiana	»
			b) englische Werften.			
„	235×33'6"×17'0"	—	»Hansa«, Deutsche D.-G., Bremen	Wigham, Richardson & Co., Newcastle	Stahleck	GL
„	337×46×26	—	Othon A. Stathatos, Piräus	J. Readhead & Sons, South Shields	Othon Stathatos	L
„	225×35×16'6"	1900 dw.	Owen & Watkins & Co., Cardiff	W. Harkess & Son, Sunderland	Anna	BC
„	326×45×23	—	Adelaide S. S. Co., Adelaide	Tyne Iron Shipb. Co., Willington	Dilkera	L
„	332×47×26'9"	5500 »	E. W. Morgan & Co., London	S. P. Austin & Son, Sunderland	Grangewood	»
„	351×49'3"×28'5"	—	Bolton S. S. Co., London	J. L. Thompson & Sons, Sunderland	Ramsay	»
„	360×47'9"×30'2"	—	Albyn Line, Sunderland	Irvine's Shipb. & Dry Dock Co., Hartlepool	Thietleroy	»
„	340×46×24'4"	5100 »	D.-G. Moraitis, Andros	R. Craggs & Sons, Middlesbro	Attiki	»
„	372×48×30'10	7150 »	W. J. Tatem, Cardiff	Richardson, Duck & Co., Stockton	Dunster	»
K	440×66×24'6"	9800 Dpl.	Britische Admiralität	W. G. Armstrong, Whitworth & Co., Elswick	Lancaster	
FD	336×48×24'3"	5150 dw.	J. W. Morrison, Newcastle	Ropner & Sons, Stockton	Ben Cruachan	»
„	292×38'6"×22'7"	—	Royal Mail S. P. Co., London	Craig, Taylor & Co., Thornaby	Dee	BC
FD	—	5350gr.T.	Pacific S. N. Co., Liverpool	Fairfield Shipb. & Eng. Co.	Panama	L
FD	312×43×22'3"	—	W. Chriestie & Co., London	Wm. Gray & Co., W.-Hartlepool	Ranza	»
TD	363×47×29	6000 T.	Caucasian S. S. Co., London	Armstrong, Whitworth & Co., Walker	Romany	»
FD	413 Länge	—	British Maritime Trust, London	Furness, Withy & Co., Middleton	Egyptiana	»
„	452×52×31'2"	8300 dw.	R. P. Houston & Co., London	Palmer's Shipb. & Iron, Co., Jarrow	Hyacinthus	BC
„	342×46'6"×27'6"	8150 »	Sutherland S. S. Co., Newcastle	W. Doxford & Sons, Sunderland	Inverness	L
„	360×46'9"×28'6"	—	Mercantile S. S. Co., London	Bartram & Sons, Sunderland	Jumna	»
			c) schottische Werften.			
S	267×40×25	5500 »	Anglo American Oil Co., Glasgow	A. Rodger & Co., Port Glasgow	Arrow	BC
„	327×46'5"×26'5"	3800 »	Wm. Montgomery & Co., London	Wm. Hamilton & Co., Clydebank	Fitzjames	L
PD	144×27'3"×15'9"	—	Britische Admiralität	John Brown & Co., Clydebank	Energetic	»
„	149×24×11'3"	—	J. Halliday, Quebec	Cook, Wetton & Gemmell, Beverly	King Edward	»
„	418×52×36'9"	6000gr.T.	Pacific S. N. Co., Liverpool	Caird & Co., Greenock	Mexico	»
„	430×51'3"×38'9"	5900 »	Union Castle M. S. S. Co., London	Barclay, Curle & Co., Witheinch	Newark Castle	»
FD	294×34×16'4"	1400 »	Great Eastern R.-Co., Glasgow	Gourlay Brothers & Co., Dundee	Brussels	
„	230' Länge	1600 dw.	R. Simpson, Whitehaven	Ailsa Company, Ailsa	Ennerdale	
			d) irische Werften.			
FD	452×54×35'3"	7440gr.T.	Alfred Holt, Liverpool	Workman, Clark & Co., Belfast	Telemachus	BC

Ausserdem: b) 3 Fischdampfer. c) 2 grosse Dampfbagger, 2 Flusspassagierdampfer, 1 Dampfyacht, 1 Dampffischer, 1 Seeschlepper.

Anmerkung. RPD bedeutet Reichspostdampfer, PD Passagierdampfer, FD Frachtdampfer, FsD Fischdampfer, K Kriegsschiff, KD Kabeldampfer, S Segler, T Tankdampfer, FS Feuerschiff, Y Dampf-Yacht, DB Dampfbagger. — G Germanischer Lloyd, L Lloyd-Register, B Bureau Veritas, N Norske Lloyd, BC British Corporation.

Seeamtsverhandlungen.

Seeamt Bremerhaven.

Strandung und Totalverlust des Vollschiffs »Nympho« auf Rock Island in der Nähe von Tsumegi Saki auf der Halbinsel Idsu (Japan). Der Wind war WNW, stürmisch; um 12 Uhr nachts wurde das Grosssegel festgemacht. Man segelte scharf beim Winde, die See war kurz und hoch. Kurz vor der Strandung war der Capitän in die Cajüte gegangen, um den Curs abzusetzen; der 2. Steuermann hatte unterdessen die Wache. Dieser sah plötzlich die Brandung vor sich und rief den Capitän an Deck. Man suchte back zu brassen, das Schiff gerieth aber gleich darauf fest und begann hinten zu sinken. Der Capitän ist der Ansicht, dass eine aussergewöhnliche Strömung das Schiff nach NNW gesetzt habe. Der Matrose Janssen, der von 3 Uhr an am Ruder stand, hat unter Eid zu Protocoll gegeben, nach seiner Ansicht sei der Capitän vor dem Unfall nicht ganz nüchtern gewesen; andere Zeugen haben dasselbe von dem 2. Steuermann Röper behauptet. Janssen will das Feuer vom Rock Island auch drei Stunden früher gesichtet haben, als der Capitän; dasselbe sei auch ausgesungen worden. Der Reichscommissar führte aus, das Schiff sei beim Winde segelnd direct auf die Küste gehalten worden. Es habe sich herausgestellt, dass die Feuer, die man hatte, nicht

Digitized by Google

benutzt seien; ferner habe der Capitän keine Abstandsbestimmungen gemacht. Er habe zuletzt die Führung des Schiffes vollständig aus der Hand verloren, sei zwölf Minuten unter Deck gewesen und habe nur den ganz unbestimmten Auftrag gegeben, dicht beim Winde zu steuern. Der Capitän hätte auch mehr den Meldungen der Mannschaften Folge geben müssen; diese habe unter dem Eindruck gestanden, dass es nicht gut ginge und habe dieser Ansicht auch Ausdruck gegeben. Ein vorsichtiger Capitän habe sein Schiff nicht in eine solche Lage bringen dürfen. Auch der Steuermann sei nicht ohne Tadel; für die Strandung trage aber der Capitän allein die Verantwortung. Wegen seiner sorglosen Navigirung sehe er sich veranlasst, gegen ihn den Antrag auf Patententziehung zu stellen, wobei er die von einigen Zeugen behauptete Trunkenheit des Capitäns für nicht erwiesen ansehe. Das Seeamt fällt folgenden Spruch: »Die Strandung des deutschen Vollschiffes »Nymphe« am 22. November 1901 auf Tsumegi Saki ist darauf zurückzuführen, dass der Capitän Hilmer, unter dessen Commando das Schiff sich befand, in der Sorge, von dem in Lee befindlichen Vries Island freizukommen, die Annäherung an die luvwärts gelegene Halbinsel Idsu unterschätzt hat. Die vorhandenen Leuchtfeuer hat er nicht genügend beachtet und sich im kritischen Moment unter Deck begeben. Dem Schiffer ist im vollen Umfange die Schuld an der Strandung beizumessen. Der Schiffer hat im vorliegenden Falle einen Mangel von für sein Gewerbe erforderlichen Eigenschaften bewiesen. Das Seeamt hat trotzdem dem Antrage des Reichscommissars auf Entziehung des Schifferpatents nicht stattgegeben, da es der Ueberzeugung ist, dass der Capitan Hilmer die zur Ausübung seines Gewerbes erforderlichen Eigenschaften im allgemeinen besitzt.«

(W. Z.)

Schiffbau.

Probefahrten.

Der Dampfer **»Louise«**, Baunummer 118, erbaut von der Firma Nüscke & Co., Stettin, machte am 14. April seine Probefahrt, die zur vollen Zufriedenheit aller Betheiligten ausfiel. Die Besteller, G. W. Löwe, Wismar, übernahmen das Schiff während der Fahrt. Dimensionen sind: Länge 54,30 m, Breite 8,10 m, Höhe 4 m. Die Abmessungen der Maschine sind: 450 × 780 mm Cylinder-Durchmesser bei 500 Hub. Zwei Kessel von zusammen 150 qm Heizfläche und 10 Atmosphären Dampfspannung dienen zur Erzeugung des Dampfes. Die Maschine leistete bei 109 Umdrehungen und 0,4 Füllung 370 Pferdestärken, der Kohlenverbrauch stellte sich pro indicirte Pferdestärke und Stunde auf 0,82 kg.

Vermischtes.

Prüfungswesen. Die nächsten Seesteuermanns-Prüfungen werden beginnen: In Stettin-Grabow am 3. Juni, in Danzig am 11. Juni, in Pillau am 19. Juni, in Barth am 21. August. Im Anschluss an jede der erwähnten Prüfungen findet eine Prüfung in der Gesundheitspflege auf Kauffahrteischiffen statt. Anmeldungen zu diesen Prüfungen nimmt der Navigationsschul-Director, Herr Holz, Danzig entgegen.

Bestimmungen betreffend die gegenseitige Anerkennung der Schiffsmessbriefe in Deutschland und Russland. Nachdem in Russland, mit Ausnahme des Grossfürstenthums Finnland, am 1. Januar 1901 ein neues, unterm 2. März 1900 vom russischen Finanzminister bestätigtes Vermessungs-Reglement in Kraft getreten ist, ist zwischen dem Deutschen Reiche und Russland ein anderweitiges Uebereinkommen wegen gegenseitiger Anerkennung der Schiffsmessbriefe getroffen, welches am 1. Mai 1902 in Kraft tritt und bis zum 31. December 1903 Gültigkeit hat. Darnach werden vom 1. Mai 1902 ab die Schiffe der beiderseitigen Handelsmarinen wie folgt behandelt:

1) In deutschen Häfen werden

a) die nationalen Messbriefe russischer Schiffe ohne Nachvermessung anerkannt. Russische Schiffe, deren Messbriefe vor dem 1. Januar 1901 gemäss dem russischen Reglement vom 20. December 1879/1. Januar 1880 ausgestellt sind, können jedoch beanspruchen, dass behufs Ermittelung des der Erhebung der Schiffsabgaben zu Grunde zu legenden Netto-Raumgehalts die Abzüge für die Maschinen-, Kessel- und Kohlenräume der Dampfschiffe und für die Mannschaftsräume aller Schiffe gemäss § 14 B, A I der Schiffsvermessungs-Ordnung vom 1. März 1895 nach den im Messbrief angegebenen Zahlen ohne Nachvermessung der Räume berechnet werden;

b) die nationalen Messbriefe finnländischer Schiffe werden ohne Nachvermessung mit der Maassgabe anerkannt, dass die Abzüge für die Mannschaftsräume und für den Raum zum persönlichen Gebrauche des Schiffsführers gemäss § 14 A 1 und 2 der Schiffsvermessungsordnung vom 1. März 1895 nach den im Messbrief angegebenen Zahlen ohne Nachvermessung der Räume zu berechnen sind.

2) In russischen Häfen werden

a) ausserhalb des Grossfürstenthums Finnland sämmtliche nationalen Messbriefe deutscher Schiffe ohne Nachvermessung anerkannt. Deutsche Dampfschiffe, welche einen in der Zeit vom 1. Januar 1889 bis zum 30. Juni 1895 ausgestellten regelmässigen Messbrief besitzen, können jedoch beanspruchen, dass behufs Ermittelung des der Erhebung der Schiffsabgaben zu Grunde zu legenden Netto-Raumgehalts die Abzüge für die Maschinen-, Kessel- und Kohlenräume gemäss dem russischen Reglement vom 2. März 1900 nach den im Messbrief angegebenen Zahlen ohne Nachvermessung der Räume berechnet werden;

b) in finnländischen Häfen werden sämmtliche nationalen Messbriefe deutscher Schiffe ohne Nachvermessung mit der Maassgabe anerkannt, dass die Abzüge für die Mannschaftsräume und für den Raum zum persönlichen Gebrauche des Schiffsführers gemäss dem finnländischen Vermessungs-Reglement nach den im Messbrief angegebenen Zahlen ohne Nachvermessung der Räume berechnet werden. Deutsche Dampfschiffe, welche einen in der Zeit vom 1. Januar 1889 bis zum 30. Juni 1895 ausgestellten regelmässigen Messbrief besitzen, können jedoch beanspruchen, dass behufs Ermittelung des der Erhebung der Schiffsabgaben zu Grunde zu legenden Netto-Raumgehalts die Abzüge für die Maschinen-, Kessel- und Kohlenräume gemäss dem finnländischen Vermessungs-Reglement nach den im Messbrief angegebenen Zahlen ohne Nachvermessung der Räume berechnet werden.

Schiffsverkehr im Hafen von Santos während des Jahres 1901. Den Hafen von Santos liefen im Jahre 1901 843 Dampfer von 1 225 514 Reg.-Tons an und 73 Segelschiffe von 16 956 Reg.-Tons, zusammen 916 Fahrzeuge von 1 242 472 Reg.-Tons. Am stärksten war an diesem Verkehr, der Zahl der Schiffe nach, die brasilianische Flagge betheiligt mit 351 Schiffen, es folgen sodann die britische Flagge mit 203 Schiffen, die deutsche mit 139, die französische mit 95, die italienische mit 65, die spanische mit 22, die österreichische mit 15, die schwedische mit 9, die belgische mit 6, die nordamerikanische und argentinische mit je 4, die dänische mit 2 und die russische Flagge mit 1 Schiff. Es verliessen den Hafen im verflossenen Jahr 829 Dampfer von 1 197 903 Reg.-Tons und 72 Segler von 16 738 Reg.-Tons, im Ganzen 901 Schiffe von 1 214 641 Reg.-Tons.

(Nach der Germania, Sao Paulo.)

In dem Vortrage »**Oelfeuerung für Schiffe**« vor der Institution of Naval Architects wurde vom Vortragenden angegeben, dass auf der Ostsee (? D.R.) 300 Schiffe, auf dem Kaspischen Meere 200 Schiffe bereits Oelfeuerung besitzen. In vielen grösseren Häfen habe man bereits Vorräthe für Heizöl, so z. B. in London, Singapore, Hongkong, Madras, Colombo, Suez, Hamburg, Port Arthur, Texas, Rangoon, Calcutta, Bombay, Alexandria, Bangkok, Saigon, Penang, Batavia, Sourabaya, Amoy, Swatow, Foochow, Shanghai, Hankow, Sydney, Melbourne, Adelaide, Zanzibar, Mombassa, Yokohama, Kobe und Nagasaki. Auch in südamerikanischen und afrikanischen Hafen würden solche Anlagen projectirt.

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein Hamburg.

Sitzung vom 14. April. Unter den Eingängen ist ein Aufsatz aus der »Agrarischen Correspondenz« bemerkenswerth, weil ihm anscheinend die Absicht zu Grunde liegt, den Deutschen Nautischen Verein und seinen bewährten Vorsitzenden in der Oeffentlichkeit in Misscredit zu bringen, thatsächlich aber die Gelegenheit mal wieder benutzt worden ist, dem Handelsminister Herrn Möller am Zeuge herum zu flicken. Denn er hatte die Unvorsichtigkeit begangen, auf dem Festmahl des Deutschen Nautischen Vereins am 18. Februar in Berlin die Versammlung zum Maasshalten bei Forderungen wirthschaftlicher Natur zu ermahnen. Da die Agrarier in dem Ausspruch »In der Beschränkung zeigt sich der Meister« keine Lebensdevise erblicken, dagegen der Forderung »Alles oder garnichts« unbedingte Heeresfolge leisten, ist es erklärlich, wenn die Mahnung eines Ministers zum Maasshalten, zumal wenn dieser die Interessen von Handel und Gewerbe vertritt, von agrarischen Gesinnungsgenossen nicht mit sonderlicher Freude begrüsst wird. Nur unter diesem Gesichtspunkt lassen sich die feindseligen Bemerkungen erklären, die in dem Aufsatz gegen den Deutschen Nautischen Verein und seinen Vorsitzenden ausgesprochen werden. Da hierbei auch wieder der Tiefladelinie lediglich vom socialen Standpunkt näher getreten wird, dürfte es nicht schwer sein, das Lager zu entdecken, dem dieser Aufsatz seinen Ursprung verdankt. Der Verein ging übrigens nach Verlesung des Schriftstücks zur Tagesordnung über. — Herr Wellin hält den in Aussicht gestellten Vortrag über »The »Wein«-Quadrant-Davit«; eine Erfindung, deren Hauptmerkmal ein Ausschwingen der Davits in wagerechter Richtung ist. Da wir über den Apparat und seine Eigenschaften in einer der nächsten Nummern ausführliche Daten bringen werden, mag diesmal die Mittheilung genügen, dass der Verein nach längerer Diskussion folgende Resolution annahm:

> »Der Nautische Verein hält die die Erfindung des Herrn Wellin für eine wesentliche Verbesserung der bisherigen Boots-Ausschwingvorrichtungen und kann dieselbe zur weiteren praktischen Prüfung nur aufs Wärmste empfehlen.«

(Vertreter in Hamburg für den Quadrant-Davit sind die Herren Hammar & Co.)

Sodann hielt Herr Gordon einen Vortrag über »Kent's Engine Speed Indicator and Recorder«. Ein Apparat mit der Eigenschaft, den Gang der Maschine auf der Commandobrücke graphisch auf einem Papierstreifen wiederzugeben. Die treibende Kraft ist deprimirte Luft. Da in die Zuverlässigkeit der Registrirmaschine einige Zweifel gesetzt werden, erklärt sich Herr Gordon bereit, jeder grösseren Rhederei einen Apparat kostenlos für ein halbes Jahr versuchsweise zur Verfügung zu stellen. Unter dieser Berücksichtigung giebt der Verein folgende Erklärung ab:

> »Kent's Engine Speed Indicator and Recorder dürfte, wenn er in der Praxis Das hält, was er in der Theorie verspricht, als eine beträchtliche Verbesserung zur Controlle des Arbeitens der Maschine zu betrachten sein und in Streitfällen ein werthvolles Beweismaterial zur Klärung mancher Zweifel liefern.«

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 16. April. Als Mitglied wird Herr Capt. Hartmann aufgenommen. Ein Briefwechsel zwischen dem Vorsitzenden des geschäftsführenden Vereins des Verbandes Deutscher Seeschiffer-Vereine und der Schiffer-Gesellschaft in Rostock kommt zur Verlesung. Aus den periodischen Eingängen werden verschiedene Stellen vom Vorsitzenden hervorgehoben. Punkt 1 der Tagesordnung: Vorführung eines Apparates zur Controlle des Maschinengangs auf der Commandobrücke, wird in der Weise erledigt, dass die Herren Gordon und Spiegelberg, der Eine in englischer, der Andere in deutscher Sprache, die Eigenschaften der Erfindung erklären und auf Fragen aus der Versammlung entsprechende Antworten ertheilen. Hierauf giebt der Verein folgende Erklärung ab:

> »Der Verein hat mit Befriedigung Kenntniss genommen von der Vorführung des »Kent's Engine Speed Indicator and Recorder«, einer Erfindung, die den Gang der Maschine auf der Commandobrücke sofort anzeigen und graphisch wiedergeben soll. Die versuchsweise Einführung dieses Apparates auf deutschen Dampfern wäre zu empfehlen.«

Sodann kommt aus der »Hansa« ein Vortrag über Segelhandbücher (siehe »Hansa« Seite 162) zur Verlesung, den Herr Capt. Meyer, Assistent der Seewarte, im März im Nautischen Verein gehalten hat. In einer sehr lebhaften Diskussion werden die guten Eigenschaften der deutschen Segelhandbücher für die Schiffahrt an den Küsten und in engen Gewässern (wie Englischer Canal, Ost- und Nordsee etc,) hervorgehoben und es wird besonders betont, dass man beim Gebrauch dieser Bücher überall die Hand des praktischen Seemannes erkennt, der hier Rathschläge ertheilt, dort Warnungen ausspricht und an dritter Stelle aus dem reichen Schatz seiner Erfahrungen Mittheilungen macht. Anders bei den sog. Ueberseglern. Die Hauptmerkmale der Segelhandbücher für die Küsten, kurze, knappe aber klare Ausdrucksweise, sie sucht man in den umfangreichen Oceansegelanweisungen vergebens. In der nachstehenden Resolution, die in ihrem ersten Theile einstimmig, im letzten Satz mit Stimmenmehrheit angenommen wird, kommt die Ansicht des Vereins deutlich zum Ausdruck:

> »Der Verein Deutscher Seeschiffer würde es freudig begrüssen, wenn bei der Bearbeitung deutscher Segelhandbücher für die Oceane (der sog. »Uebersegler) mehr als es bisher geschehen ist, auf ihren eigentlichen Zweck Rücksicht genommen und mit dem Princip aufgeräumt würde, durch lange wissenschaftliche Auseinandersetzungen den Werth solcher Mittel zu beeinträchtigen, die lediglich bestimmt sind, einem Practiker die Ausübung seines Berufes zu erleichtern. Auch Segelhandbücher, die ausschliesslich für die Dampferfahrt bestimmt sind, hält der Verein für sehr nothwendig.

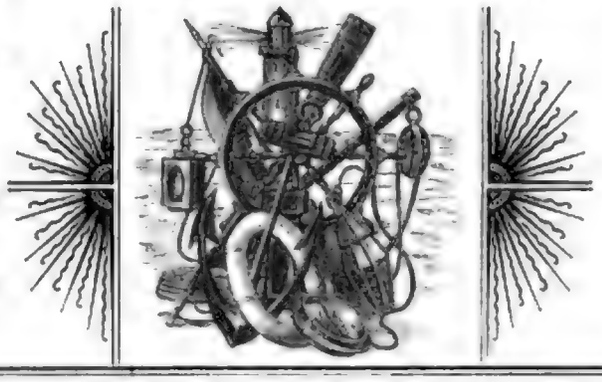
Nächste Sitzung am 23. April. Tagesordnung: **1) Navigationsschulgebäude; 2) Verlesung der Beschlüsse des Reichstages über den Entwurf der Seemannsordnung.**

Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer
zu Hamburg.
(Geschäftsführender Verein, Steinhöft 1.)

Seeschiffer-Verein „Weser"
in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin"
in Stettin.



Schiffer-Gesellschaft
in Lübeck.

Verein
Flensburger Seeschiffer
in Flensburg.

Seeschiffer-Verein
in Danzig.

Der **Seeschiffer-Verein »Weser«** schreibt:

Bremerhaven, den 11. April 1902.

An den Vorstand des Verbandes Deutscher Seeschiffer-Vereine.

In der am Montag, den 7. d. M. abgehaltenen Versammlung wurde eine Anregung betr. **Flaschenposten** besprochen. Es wurde hervorgehoben, dass mit den sogenannten Flaschenposten viel Unfug getrieben würde. Die Folge davon sei, dass wohl manche treibende Flasche ihrem Schicksale überlassen bliebe, deren Inhalt vielleicht für die Interessenten von weittragender Bedeutung wäre. Es wurde daher der Vorschlag gemacht, statt der Flaschen, eigens für genannte Zwecke eingerichtete wasserdichte Behälter zu wählen, die an Bord der Seeschiffe zu führen wären.

Die anwesenden Mitglieder unseres Vereins, die im Princip mit dem Vorschlage einverstanden waren, wünschten, dass er den Einzelvereinen durch die für den Verband reservirten Seite der »Hansa« zur Kenntniss gebracht bezw. zur Besprechung gestellt werde.

Mit freundschaftlichem Grusse
Kornmehl, Schriftführer.

* * *

Wie verbreitet — und wahrscheinlich auch begründet — die Anschauung ist, dass Unfug nicht nur mit aufgefundenen, sondern auch mit Flaschenposten betrieben wird, die ausgesetzt werden sollen, lehrt die Auslassung eines englischen Hydrographen. In einer längeren Abhandlung, unter dem Titel »Flaschenposten und ihre Wirkung«, wendet er sich auch dieser Seite der Flaschenposten mit folgenden Worten zu:

> »Ausser den erwähnten Flaschenposten muss Neptuns Post leider auch solchen Personen Dienste leisten, die durch Verbreitung unbegründeter Nachrichten schon unsägliches Elend heraufbeschworen haben. Diese Categorie findet ein Vergnügen daran, Schiffs-Catastrophen per Flaschenpost zu melden, die nie passirt sind. Läge diesen Manipulationen ein verbrecherischer Gedanke zu Grunde, so wären sie, obgleich auf das Heftigste zu verdammen, wenigstens zu verstehen. An einer gerichtlichen Verfolgung würde es gewiss nicht fehlen. Da diese Correspondenz aber nur ein Zeitvertreib beschäftigungsloser und ohne Zweck lebender Windbeutel ist, giebt es zu ihrer Vernichtung kein anderes Mittel, als die Sicherstellung der Absender in eine Idiotenanstalt, oder ein anderes ähnliches Institut.«

Jedenfalls wäre es erwünscht, wenn die Einzelvereine zu diesem Gegenstand gelegentlich Stellung nehmen wollten. Vielleicht kann der Eine oder Andere aus seiner oder Anderer Erfahrungen Mittheilungen und Vorschläge von Interesse für die Allgemeinheit machen.

Unerwähnt darf nicht bleiben, dass über den Werth von Flaschenposten praktische Kreise ein anderes Urtheil als wissenschaftliche fällen. Zu verweisen ist hierbei einerseits auf den Vortrag von Herrn Capt. Meier, Assistent der Seewarte, gehalten im März d. J. in Hamburg (»Hansa« Seite 162/164), andererseits auf eine im XX. Jahrgang »Aus dem Archiv der Deutschen Seewarte« von Herrn Dr. Schott veröffentlichte Arbeit.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.

Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1902. No. 17. Hamburg, den 26. April. XXXIX. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Die Ausbildung der Schiffsofficiere des Norddeutschen Lloyd. — Signalisiren bei Nacht. — Auszüge aus Geschäftsberichten verschiedener Rhedereien. (1901.). — Schiffbau an den grossen Binnenseen der Ver. Staaten von Amerika im Jahre 1902. — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Büchersaal. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Auf dem Ausguck.

Die in dieser Woche beendete **Seereise** des **Kaisers** und des Kronprinzen an Bord eines Kauffahrtei-Schiffes, des Schnelldampfers »**Kronprinz Wilhelm**«, ist ein Ereigniss, werth von allen deutschen Schiffahrtskreisen mit Genugthuung und Befriedigung begrüsst zu werden. Obwohl der Norddeutsche Lloyd, als Eigenthümer des stolzen Schiffes, berechtigten Grund zur Freude für die ihm erwiesene hohe Ehre hat, so muss man das kaiserliche Wohlwollen und Entgegenkommen auch als ein Zeichen der Anerkennung, bestimmt für alle deutschen Rhedereien, auffassen. Indem S. M. ein Glied ehrte, zeichnete er die ganze Kette aus, brachte er dem deutschen Rhedereiwesen sein Vertrauen entgegen. Aber nicht allein diesem, auch die deutschen Capitäne und Schiffsofficiere, sowie unsere Seeleute überhaupt, ihnen allen ist eine besondere Huld erwiesen. Hat doch der Kaiser die Sicherheit um seine und des Thronerben Person deutschen Seeleuten längere Zeit hindurch anvertraut. Auch hier ist durch das der Besatzung des »Kronprinz Wilhelm« geschenkte Vertrauen der ganze deutsche Seemannsstand geehrt. Gewiss, es war nicht das erste Mal, dass unser Kaiser an Bord eines deutschen Kauffahrteischiffes verweilte, aber es dürfte noch nicht vorgekommen sein, dass der Monarch dort eine Nacht geschlafen hat. Dass er es doch gethan und damit Gelegenheit nahm, seinem unbedingten Vertrauen Ausdruck zu geben, ist symptomatisch für das Ansehen, das sich die Vertreter der an der Seeschiffahrt betheiligten Erwerbskreise durch ihre Charactereigenschaften und durch ihren Patriotismus erworben haben.

* * *

Unter dem Titel »**Fog Signals**«, A proposal for Side Sounds Signals« hat Herr Capt. Leithäuser, D. S. »Patricia« in englischer Sprache eine Broschüre veröffentlicht, deren Inhalt im Wesentlichen die in No. 51 v. J. und No. 16 d. J. der »Hansa« veröffentlichten Ideen des Verfassers über das Thema wiedergiebt. Wie Herr Leithäuser auf dem letzten Verbandstage Deutscher Seeschiffer-Vereine mittheilte, beabsichtigt er für eine umfassende Verbreitung seiner Vorschläge in englischen Schiffahrtskreisen Sorge zu tragen. Auch der Verband hat sich entschlossen, im nächsten Jahre zu diesem Gegenstand auf seiner Generalversammlung Stellung zu nehmen. Aus diesen Gründen darf der rührige und allen Schiffahrtsangelegenheiten Interesse entgegenbringende Capitän auch erwarten, dass seine Collegen mit ihrer Ansicht nicht hinter dem Berge halten. Dass die zur Zeit geltenden Nebelsignale verbesserungsbedürftig sind, wird selbst von Personen zugestanden, die im Jahre 1889 auf der Washingtoner Conferenz den Grundstein zu dem heutigen Nebelsignalsystem legten. Mithin dürften die Leithäuser'schen Vorschläge als Basis dienen, auf der an eine Verbesserung und Vervollständigung der Art. 15 und 16 des internationalen Seestrassenrechts heranzutreten ist.

* * *

In einer zahlreich besuchten Versammlung englischer Rheder kam neben Anderem auch die **Lage der Segelschiffsrheder** zur Sprache, von denen be-

Digitized by Google

hauptet wurde, dass sie sich gegenwärtig in einer schweren geschäftlichen Krisis befinden. Die ausserordentlich niedrigen Frachtraten, hauptsächlich veranlasst durch die französischen Segelschiffsrhedern bewilligte Staatssubvention, haben dazu geführt, eine ganze Anzahl britischer Segler anzubinden, in der Erwartung auf bessere Zeiten. Diese Beschwerde gab Mr. R. W. Leyland Anlass, das **französische Subventionssystem** etwas näher zu beleuchten, um im Anschluss daran auch das in Frankreich beliebte Vermessungs-Verfahren zu geisseln. Es ist bekannt, dass die im Jahre 1893 in Kraft getretene »Prime de Navigation« von 1,70 Fr. per Br.-R.-T. für jede 1000 zurückgelegten Seemeilen bei neuen Schiffen, eine ganze Flotte französischer Segler*) ins Leben gerufen hat; bei der enorm hohen Staatsunterstützung allerdings nicht verwunderlich. Das am 21. März d. Js. vom französischen Senat angenommene Subventionsgesetz enthält für Segelschiffe folgende Bestimmung:

»1,70 Fr. für das erste Jahr mit jährlichen Verminderungen vom Tage der Registrirung an von 0,02 Fr. während der ersten Periode von 4 Jahren, 0,04 Fr. während der zweiten Periode von 4 Jahren, 0,08 Fr. während der dritten Periode von 4 Jahren. Für Segler von mehr als 600 Br.-T. jedoch soll der Tarif um 0,10 Fr. für 100 T. oder einen Theil von 100 T. über 600 T. bis zu 1000 T. vermindert werden. Die Prämie für Segler von mehr als 1000 T. soll die sein, auf die ein Schiff von 1000 T. Anspruch hat.«

Gegen die obwaltenden Bestimmungen eine weitere Vergünstigung, weil z. Z. die Verminderung in vierjährigen Zwischenräumen vom Anfangssatz 1,70 Fr. auf 0,04, 0,06, 0,10 Fr. festgesetzt ist. Mr. Leyland wies seinen Zuhörern nun nach, dass ein in Frankreich gebautes Schiff von 2350 Br.-R.-T. mit den Segnungen der »Prime de Navigation«, selbst wenn es nur Ballast führt, der Rhederei mindestens eine fünfprocentige Verzinsung des Anschaffungscapitals ermögliche. Allerdings ist hierbei zu berücksichtigen, dass französische Segelschiffe nur dann auf Vergünstigungen des Gesetzes Anspruch haben, wenn sie Ladung im Betrage von mindestens ein Drittel ihres Nettogehalts mit sich führen. Da, wie gesagt, die Navigationsprämie nach dem Bruttogehalt eines Schiffes, die Hafen-, Lootsen und andere Abgaben nach dem Nettoraum berechnet werden, sind französische Rheder stets — und mit Erfolg — bemüht gewesen, für ihre Schiffe einem möglichst hohen Brutto- den denkbar niedrigsten Nettogehalt gegenüberzustellen. Zur Illustration dieses Verfahrens führt Mr. Leyland einen Segler an, der unter britischer Flagge 2127 Br.-T. und 2030 N.-T. vermessen war, ein Jahr später im französischen Besitz aber mit 2314 Br.-T. und 1900 N.-T. registrirt war. — Solange Mr. Leyland an dem französischen Subventionsgesetz Anstoss nahm, ist sein Aerger auch für deutsche Segelschiffsrheder, die absolut nicht besser als ihre englischen Collegen gestellt sind, erklärlich, wenn er aber, um die Ungunst der Verhältnisse zu kennzeichnen, auf das französische Vermessungs-Verfahren hinweist — dann ist man doch versucht, ihm das Sprichwort vom Splitter und Balken in Erinnerung zu rufen. Die Leser der »Hansa« wissen aus den s. Zt. hier veröffentlichten, hochinteressanten Ausführungen des Herrn Schiffsbauingenieur Isakson-Stockholm, dass der englische Rheder in der Anwendung der Schiffsvermessungs-Gesetze keine Skrupel kennt, wenn es gilt, dem Staat oder einer städtischen Behörde die Abgaben zu verkleinern.

* * *

Wir erhalten folgendes Schreiben aus London: »In einer Zeit, wie der unsrigen, wo man sich so ziemlich gegen die Folgen aller Gefahren zu **versichern** vermag, ist es verwunderlich, dass noch Niemand auf den Gedanken gekommen ist, **Schiffsofficiere** gegen den **Verlust** ihres **Befähigungszeugnisses** durch Prämienzahlung sicher zu stellen. Selbstverständlich müsste eine Gesellschaft, mit der Absicht diese Idee zu verwirklichen, in ihren Versicherungs-Bedingungen eine Clausel aufnehmen, nach der nur dann ein Anspruch auf die Versicherungssumme erhoben werden kann, wenn die Entziehung der Befugniss nicht auf unentschuldbare Nachlässigkeit zurückzuführen ist. Mit dieser Einschränkung sollte der Versuch gemacht werden. Die Gesellschaft dürfte nicht schlecht dabei fahren. An Versicherten würde es kaum fehlen, denn dass sich deutsche Capitäne und Schiffsofficiere von dieser Versicherungsgesellschaft ausschliessen, ist kaum anzunehmen.«

Auf den ersten Blick leuchtet die Idee ein. Man versichert sich und braucht, wenn man nur seine Pflicht thut und seinen Dienst versieht, nicht an die Zukunft zu denken. Die trüben Bilder von Elend und Jammer, die heute dem mittellosen Capitän und Schiffsofficier gewiss recht oft vorschweben, wenn er sich vorstellt, ein hochverehrliches Seeamt könnte ihm eines Tages auch sein Patent nehmen, sie verschwinden aus dem Phantasiekreis. An ihre Stelle tritt der Versicherungsbeamte in der Ausübung seiner Function. Alles sehr schön, nur hat diese Frage wie so manche andere eine theoretische und eine practische Seite. Die theoretische ist eben skizzirt; der Versicherungsbeamte bezahlt sofort nach der Patententziehung. In der Praxis würde sich die Geschichte wohl etwas anders abwickeln. Nehmen wir an, jene vom Herrn Mitarbeiter als nothwendig erkannte Clausel gäbe zu einer Streitfrage Anlass. Die Versicherungs-Gesell-

*) Ende 1890, also vor Inkrafttreten des Gesetzes waren auf französischen Werften im Ganzen 6 Segler mit zusammen 1956 Br.-R.-T. im Bau, gegen 42 mit 118376 T. am 31. December 1901.

schaft behauptet: es liege »unentschuldbare Nachlässigkeit« vor; ergo wir bezahlen nicht. Der Versicherte betheuert aber pflichtgemäss gehandelt zu haben; er macht auf die Versicherungssumme Anspruch. Wer schlichtet den Streit? Langwierige Processe? Nein, wird unser Mitarbeiter sagen, der Seeamtsspruch und seine Begründung dienen als Grundlage. Gut, nehmen wir an, was noch sehr unwahrscheinlich ist, es lasse sich auf Grund eines seeamtlichen Urtheils immer die Grenze ziehen, zwischen Nachlässigkeit und unvorhergesehenen Zufällen, auf die ein Seeunfall zurückgeführt wird. Was bietet sich dann aber für eine Perspective! Wir wollen das Bild nicht beleuchten. Dem Ansehen unserer Seeämter wäre die Verwirklichung der angeregten Idee nicht förderlich.

* * *

Die englische Regierung hat auf Veranlassung des »Trinity House« kürzlich zwei ihrer aus Eisen, Holz und Kupferbekleidung **(Composition)** bestehenden **Feuerschiffe** durch zwei **eiserne ersetzen** lassen. Dieser Auswechselung sollen weitere folgen; es wird beabsichtigt in Zukunft zu Feuerschiffen nur eiserne oder stählerne Fahrzeuge zu verwenden. Der Beschluss wird darauf zurückgeführt, dass die zwischen der inneren Eisenwand und der kupfernen Aussenbekleidung befindliche Holzschicht nicht im Stande ist, das Entstehen eines für die Eisentheile überaus nachtheiligen galvanischen Stromes zu verhindern. Schon nach wenigen Monaten ist die Holzwand durchnässt und da Salzwasser die Bestandtheile enthält, welche den gefürchteten Strom erzeugen, setzt dieser nach kurzer Zeit mit seiner zerstörenden Wirkung ein. Im Anschluss hieran mag gleich erwähnt werden, dass neben der englischen auch die russische und amerikanische Kriegsmarine Compositionsschiffe nicht mehr in Dienst stellen und dass sie bedacht sind, die noch in Fahrt befindlichen, soweit sie aus Eisen, Holz und Kupferbekleidung bestehen, entsprechend zu verändern.

* * *

Der »Moniteur Maritime« veröffentlicht einige interessante Artikel über die **Desinfection von Schiffen** mittelst eines neuen, von M. A. T. Clayton erfundenen und bereits mit vielem Erfolge in Havre sowie auf den Dampfern der »Compagnie générale transatlantique francaise« erprobten neuen Apparates. Diese Versuche erstreckten sich auf die Desinfection der unteren Räume, Cajüte und andere Theile des Schiffes sowie auf die Vernichtung von Ratten, die das hauptsächlichste Uebertragungsmittel der Pest und vor welchen an Bord Nichts, weder Waaren noch Nahrungsmittel, ja selbst nicht einmal die Metalltheile sicher sind. Der Erfolg scheint in keiner Weise irgend etwas zu wünschen übrig gelassen zu haben, weder wollene, leinene und gefärbte Kleidungsstücke noch farbige Seidenstoffe oder eingelegte polirte Hölzer, weder Räucherheringe noch Früchte oder Wurzeln oder an verschiedenen Stellen des Schiffes niedergelegte Cigarren haben auch nur die geringste Veränderung erlitten, ebenso wenig wie die Vorhänge in den Cajüten, die Malereien und Vergoldungen in den Salons oder die Metalltheile. Der Clayton'sche Desinfectionsapparat beruht auf der Verwendung von Schwefelsäure, die durch Verbrennung von Schwefel erzeugt wird, die Ratten tötet, ohne im geringsten dem Schiffe oder den an Bord befindlichen Waaren und Gegenständen zu schaden. B.

* * *

Man wird sich erinnern, dass es gelegentlich der kürzlichen Versuche der Telegraphie ohne Draht über den Atlantischen Ocean hiess, **Marconi** habe seine Versuche wegen der ihm von der **englisch-amerikanischen Cabelgesellschaft** gemachten Opposition einstellen müssen. Diese Gesellschaft hat soeben in London ihre Generalversammlung abgehalten, welche ihrem Präsidenten Bevan Gelegenheit gab, auf diesen Vorfall zurückzukommen. Zunächst erklärte er, dass zu diesen Zeiten wunderbarer Entdeckungen es unbestreitbar sei, dass das System Marconi oder jedes andere dem Betriebe der englisch-amerikanischen Gesellschaft künftig grosse Schwierigkeiten bereiten zu können geeignet erscheine. Indessen mache er darauf aufmerksam, dass die Gesellschaft binnen einer Minute eine Nachricht zu erhalten vermöge, und man in dieser Beziehung das System Marconi als einen nur wenig furchtbaren Gegner zu betrachten habe. Bevan glaubt nicht, dass vom Gesichtspunkt der Schnelligkeit aus das Telegraphiren ohne Draht jemals mit den unterseeischen Cabeln rivalisiren könne. Ausserdem giebt es noch einen anderen Punkt der Minderwerthigkeit, nämlich die Sicherheit und das Geheimniss der Mittheilungen, welche weder Marconi noch seine Collegen bisher practisch erreicht zu haben scheinen. Dieser Mangel kann sich ebenfalls an Bord von Kriegsschiffen, wo es unmöglich ist, zu entdecken, aus welcher Richtung eine Nachricht kommt, und die jedes andere Schiff ebenso gut in Empfang nehmen kann, beim Gebrauch des Telegraphen ohne Draht sehr unangenehm fühlbar machen. Bevan schliesst, als echter »businessman«, dass seine Actionäre nichts destoweniger sich zu den Versuchen Marconis Glück wünschen könnten, denn gelegentlich dessen Versuche bei Neufundland ist das Cabel sehr häufig in Anspruch genommen worden, um die sensationellen Nachrichten nach Europa zu übermitteln. B.

Die Ausbildung der Schiffsofficiere des Norddeutschen Lloyd.

Bei der auszugsweisen Wiedergabe des Jahresberichts vom Norddeutschen Lloyd sind absichtlich zwei wesentliche Punkte unerwähnt geblieben; wir

beabsichtigten sie später einer kurzen Besprechung zu unterziehen. Gemeint ist, die von der Rhederei getroffene Einführung neuer Dienstvorschriften für die Ausbildung sowohl ihrer Decks- wie ihrer Maschinenofficiere. Ueber die erstere Angelegenheit sagt u. A. der Bericht:

»Die ausserordentlich günstigen Erfolge, welche wir in der Ausbildung des Nachwuchses unseres Officiercorps auf unserem Cadetten-Schulschiff »Herzogin Sophie Charlotte« erzielten, berechtigten zu der Hoffnung, dass unsere Anstrengungen, ein jeder Aufgabe gewachsenes Personal zu schaffen, in der Zukunft insbesondere bei unserm Officiercorps reiche Früchte tragen werden. Ganz besonders muss hier hervorgehoben werden, dass die von vielen Seiten gehegten Befürchtungen, dass den auf diesem Schulschiff auszubildenden Officieren die Eigenschaften guter Seeleute fehlen würden, sich nach den jetzt gemachten Erfahrungen als durchaus unbegründet erwiesen haben, da nach den Zeugnissen ihrer Vorgesetzten der Dienst an Bord des Schulschiffes gerade die seemännischen Eigenschaften der Zöglinge in hervorragendem Maasse entwickelt hat. Die demnächstige Einstellung des zweiten Schulschiffes, der »Herzogin Cecilie«, wird uns die Möglichkeit geben, bei gleichzeitiger Verringerung der Zahl der auf den einzelnen Schulschiffen befindlichen Zöglinge, die Ausbildung jedes einzelnen in erhöhtem Maasse zu fördern«.

Wir finden hier im Wesentlichen die Erwartungen bestätigt, die an dieser Stelle vor zwei Jahren beim Abgang des Cadetten-Schulschiffs »Herzogin Sophie Charlotte« ausgesprochen wurden. Die in Aussicht genommene Indienststellung eines zweiten Schulschiffes ist einerseits ein Beweis dafür, dass sich das von der weitblickenden Rhederei ins Leben gerufene Ausbildungssystem bewährt hat, andererseits aber auch ein Beleg für die Richtigkeit des Erfahrungssatzes, dass bei verringerter Anzahl von Zöglingen auf die Ausbildung des Einzelnen grössere Sorgfalt gelegt zu werden vermag. Unter dieser Beleuchtung, ist die Einstellung des zweiten Schulschiffes ein Schritt, der uneingeschränkte Anerkennung verdient.

Man ist versucht, im Hinblick auf diese doch wirklich von Erfolg begleiteten Bestrebungen des Norddeutschen Lloyd, nochmals die Gründe Revue passiren zu lassen, die s. Zt. von den Gegnern der Cadettenausbildung gegen die Erziehungsmethode ins Feld geführt wurden. Selbstverständlich soll der Leser nicht mit dem Breittreten von Argumenten ermüdet werden, wie sie am Schluss vorigen und am Anfang dieses Jahres in der Rhein-Ems-Zeitung vorgebracht wurden. Wer aber glaubt, jenen Gründen Stichhaltigkeit nicht absprechen zu können, dem ist die daraufbezügliche Lectüre in No. 52 (1901) und No. 3 d. Js. der »Hansa« zu empfehlen. Dort findet er Rede und Gegenrede.

Das entschieden ernsteste seiner Zeit gegen die Cadettenausbildung vorgebrachte Bedenken, war die Befürchtung, dass durch die Heranbildung einer grösseren Anzahl jüngerer Leute zu Schiffsofficieren, unter diesen Angebot und Nachfrage in ein ungesundes Verhältniss gestellt und damit sowohl die wirthschaftliche wie die sociale Stellung des Schiffsofficiers beeinträchtigt würde. Selbstverständlich lässt sich auch heute noch kein abschliessendes Urtheil über den Grad der Berechtigung oder Nichtberechtigung jenes Einwandes fällen. Wohl aber ist bei Beurtheilung dieser Frage daran zu denken, dass die Motive, von denen sich der Norddeutsche Lloyd leiten liess, als er sein erstes Cadetten-Schulschiff in Dienst stellte, dem Wunsche nach einer gediegeneren Ausbildung des Nachwuchses seiner Officiere entsprangen, nicht aber der Absicht, früher oder später einen Druck auf die Lohnverhältnisse der Ausgebildeten auszuüben. Wäre es Anders, der Norddeutsche Lloyd würde sich ins eigene Fleisch schneiden, wenn er zuerst mit allen Mitteln das geistige und gesellschaftliche Niveau seiner Angestellten durch kostspielige Maassnahmen zu erhöhen sucht und dadurch naturgemäss in ihnen gesteigerte Lebensansprüche wachruft, um, sobald sein Ziel erreicht ist, die wirthschaftliche, sociale und gesellschaftliche Stellung der Herren zu drücken. Das wäre nicht nur ein widersinniges, sondern vom politischen Standpunkt aus auch ein gefährliches Experiment.

Zutreffender als die vorgebrachten Argumente der »Cadettengegner« scheint uns eine Auslassung der »Shipping Gazette«, die die Jahresberichte des Norddeutschen Lloyd und der Hamburg-Amerika-Linie an leitender Stelle bespricht und mit Bezug auf die muthmaasslichen Folgen, die erhöhte Ansprüche an die Angestellten nach sich ziehen können, folgende Bemerkung macht:

». . . . It is not usual, certainly in this country, to demand a higher standart of knowledge than the Government chooses to set up. As a rule, indeed, the disposition is to regard more stringent conditions of examination with some hesitation, lest their effect should be to restrict the supply of a particular class of certificated officers, and so bring about a considerable increase in their pay.«

Immerhin soll auch jetzt noch nicht zu dieser Seite der Cadettenausbildung das letzte Wort gesprochen sein. Aber wir glauben, später — wenn erst die zu Schiffsofficieren herangebildeten Cadetten als vollwerthige Mitbewerber auf den Lohnmarkt treten — weder unsere diesmal, noch die schon früher ausgesprochene Ansicht einer Revision unterziehen zu müssen.

Und nun zur Ausbildung des höheren Maschinen-Personals. Der Jahresbericht äussert sich hierüber u. A. folgendermaassen:

»Wir haben uns entschlossen, da die bestehenden reichsgesetzlichen Prüfungs-Vorschriften zu einer unseren Anforderungen entsprechenden Ausbildung der Maschinisten nicht führen, die Erziehung und Ausbildung unseres Ingenieurcorps selbst in die Hand zu nehmen, doch hoffen wir, dass die zur Zeit von der Reichsregierung in Aussicht genommene Neuregelung der Prüfungs-Vorschriften diesen Anforderungen Rechnung tragen wird. Unsererseits haben wir uns dahin entschieden, grundsätzlich einen Unterschied zwischen denjenigen Maschinisten zu machen, welche Dampfer mit kleinerer Maschinenanlage zu bedienen haben, und solchen, denen der

Betrieb der Maschinen unserer grossen Dampfer anvertraut werden soll. Während bei den ersteren es bei der bisherigen Ausbildung verbleibt, sind für die Ausbildung der letzteren am 15. Juli v. Js. neue Vorschriften des Norddeutschen Lloyd in Kraft getreten. Unter der Voraussetzung einer Schulbildung, welche zum einjährig-freiwilligen Dienst berechtigt, werden die sich meldenden Zöglinge von dem Norddeutschen Lloyd angenommen und grösseren deutschen Werften auf Grund besonderer Vereinbarungen, welche mit diesen Werften getroffen sind, zunächst zur practisch-technischen Ausbildung überwiesen. Nach einer dreijährigen Thätigkeit in den Maschinenwerkstätten der betreffenden Werft, bei denen der Zögling in den einzelnen Abtheilungen in festgelegten Zeitabschnitten zu beschäftigen ist, erfolgt die weitere Ausbildung im Schiffsbetriebe des Norddeutschen Lloyd, wobei die practische Thätigkeit durch einen zweimaligen, je einjährigen Besuch einer technischen Lehranstalt unterbrochen wird. Am Schlusse des jedesmaligen Besuches der betr. Lehranstalt ist, und zwar nach dem ersten Besuch, das reichsgesetzlich vorgeschriebene Maschinistenexamen II. Classe und daran anschliessend das Unteringenieur-Examen des Norddeutschen Lloyd, nach dem zweiten Besuch das reichsgesetzlich vorgeschriebene Maschinistenexamen I. Classe und anschliessend daran das Ingenieurexamen des Norddeutschen Lloyd abzulegen. In Veranlassung dieser Neuordnung der Ausbildung unserer Maschinisten haben wir bei der Reichsregierung angeregt, auch reichsgesetzlich die nämliche Unterscheidung zwischen Maschinisten auf Dampfern mit grösseren und solchen mit kleineren Maschinenanlagen einzuführen und die abzulegenden Prüfungen in entsprechender Weise zu ordnen. Sollte, wie wir hoffen, von Reichswegen eine den Anforderungen des Dienstes der grossen Passagierdampfer entsprechende Regelung erfolgen, so würden damit selbstredend die nunmehr von dem Norddeutschen Lloyd anberaumten Prüfungen in Wegfall kommen«.

Es ist eine etwas heikle Geschichte, über den Werth dieses einschneidenden Beschlusses hier so ohne Weiteres ein Urtheil zu fällen. Ebenso wie sich die auf dem letzten nautischen Vereinstage anwesenden Vertreter deutscher Seemaschinisten gegen eine zwiefache Ausbildung ihrer Standesgenossen aussprachen, thaten es auch zwei Navigationslehrer. Man muss also bei der Beurtheilung dieser Frage sehr vorsichtig sein.

Immerhin. Bei der Discussion über den Gegenstand wurde auf dem Nautischen Vereinstag von gegnerischer Seite darauf hingewiesen, dass durch Verwirklichung eines Vorschlages, wie ihn Herr Professor Dr. Schilling machte, nämlich eine Classe von Ingenieuren zu schaffen*), zwei von einander verschiedene Categorien von Schiffsmaschinisten entstehen würden: höhere und niedere, Ingenieure und Maschinisten. Durch solche Maassnahmen würden Zwietracht und Missgunst gesät, Factoren, die einem Zusammenarbeiten an Bord sehr hinderlich im Wege ständen. Wir sehen hier ähnliche Bedenken auftauchen, wie sie vor zwei Jahren laut wurden, als die Cadetten-Ausbildung zuerst auf's Tapet kam. Aber durch solche Einwände darf der Blick nicht getrübt werden.

Dieselben Gründe, die die Kaiserliche Marine im vorigen Jahre zur Einführung einer von der früheren abweichenden Ingenieur-Carrière veranlasst hat, sind auch für den beregten Beschluss des Norddeutschen Lloyd maassgebend gewesen. Für die Rhederei insofern noch in erhöhtem Maasse, als nach ihrer Ueberzeugung die reichsgesetzlichen Prüfungs-Vorschriften nicht genügen, soweit die Leiter starker und complicirter Maschinen in Betracht kommen.

Wenn nun vom Norddeutschen Lloyd als Aufnahme-Bedingung zur Ingenieurlaufbahn der Nachweis des Einjährig-freiwilligen Zeugnisses gefordert wird, so sollten unseres Erachtens im Allgemeinen die Vertreter deutscher Seemaschinisten mit dieser Forderung einverstanden sein. Wenn sie es nicht sind, so ist allerdings auch diese Stellungnahme erklärlich.

Wohl nur die kleinere Hälfte, ja wahrscheinlich nur ein Bruchtheil deutscher Seemaschinisten verfügen über die Schulbildung, wie sie der Norddeutsche Lloyd den Neueinstellenden zur Bedingung macht. Die Befürchtung von diesen jungen Leuten event. später überflügelt zu werden, mag desshalb für Manchen nahe liegen. Begründet scheint sie aber nur für solche Maschinisten, deren theoretisches Wissen sich auf die Erfüllung der in den Reichsprüfungs-Aufgaben enthaltenen Bedingungen beschränkt. Alle anderen Herren, die ununterbrochen ihre Schulkenntnisse durch Selbststudium bereichern und erweitern, sie — und ihre Zahl wächst ständig — können den Nachwuchs ohne jegliche Beklemmungen erwarten. Ja, sie haben unseres Erachtens, vom Standpunkt des höher und vorwärtsstrebenden Menschen aus, alle Ursache sich über die Neuregelung der Ausbildung ihrer jüngeren Collegen zu freuen.

Und von diesem auf die Zukunft gerichteten Gesichtspunkt aus, ist der Beschluss des Norddeutschen Lloyd als ein weiteres Glied in der Kette von Maassregeln zu betrachten, die, obwohl zum eigenen Nutzen der Rhederei getroffen, auch zugleich dazu beitragen werden, die sociale und — um mit der »Shipping Gazette« zu reden — auch die wirthschaftliche Stellung deutscher Capitäne und Schiffsofficiere zu heben.

---

*) Herr Professor Dr. Schilling sprach auf dem Nautischen Vereinstag, wenn nicht im Namen, so doch jedenfalls unter Zustimmung sowohl des Norddeutschen Lloyd wie der Hamburg-Amerika-Linie, als er seinen Vorschlag vorbrachte. Leider wissen wir nicht, ob die Hamburg-Amerika-Linie beabsichtigt, mit Bezug auf die Ausbildung ihrer Maschinisten mit dem Norddeutschen Lloyd conform zu gehen. Unter den gegenwärtigen Verhältnissen erhalten alle Maschinisten der Hamburg-Amerika-Linie, die einen bestimmten Cursus im Technikum zu Hamburg mit Erfolg absolvirt haben, in Form von Meilengeldern eine Gehaltsverbesserung. Auf den Titel »Ingenieur« haben sie unter obiger Voraussetzung nur als leitende Maschinisten Anspruch.

Signalisiren bei Nacht.

Der Artikel in No. 12 ihrer Zeitschrift »Das Signalisiren bei Nacht in Cuxhaven« hat mein Interesse erregt, einerseits durch die dankenswerthe Anregung des Herrn Verfassers, andererseits durch die Vorschläge desselben, um die im Cuxhavener Signalwesen bestehenden Lücken auszufüllen.

Was nun die Vorschläge hinsichtlich Nachtsignale betrifft, bin ich abweichender Meinung. Das Beleuchten der Flaggen vermittelst electrischer Scheinwerfer halte ich für praktisch werthlos. Dergleichen Versuche sind schon oft genug gemacht, z. B. von Kriegsmarinen; sie haben aber kein günstiges Resultat gehabt. Auf sehr nahe Entfernungen ist es wohl möglich die Flaggen auszumachen, aber dann müssen sie gut auswehen und in solcher Position zur Signalstation gehalten werden, wohin event. das Schiff seinen Kurs zu ändern hat und seine Fahrt reduciren muss. Abgesehen von diesen Umständlichkeiten, kommt noch die Sicherheit in der Navigation des mit dem electrischen Scheinwerfer beleuchteten Schiffes in Betracht und da muss ich der Ansicht des Herrn Verfassers entgegentreten. Ich behaupte, dass die Sicherheit in der Navigation auf das Höchste gefährdet wird, und namentlich in engem Fahrwasser die grösste Confusion angerichtet werden kann. Alle Seeleute, die mal unter dem blendenden Licht eines Scheinwerfers zu navigiren hatten, z. B. auf Torpedobooten etc. werden erfahren haben, dass man im Bereich eines Scheinwerfers von dem was aussenbords passirt, wenig wahrnehmen kann und dass auch nach dem Verschwinden des electrischen Lichtscheines es längerer Zeit bedarf, um sich an die Dunkelheit zu gewöhnen und sich zu orientiren. Welche Gefahren eine solche Situation in einem Fahrwasser mit sich bringt, das von auf- und abpassirenden Schiffen frequentirt wird, dürfte wohl Jedem einleuchten.

Für Cuxhaven sind daher nur Nachtsignale zu empfehlen, die zuverlässiger sind und ohne Gefahr für das Navigiren benutzt werden können. Ein solcher Apparat ist der »Behr'sche Nachtsignalapparat« und zugleich der einzigste, der auf das neue internationale Signalbuch eingerichtet ist. Da ich mich seit Jahren lebhaft für die Fortschritte interessire, die der Erfinder in der Ausgestaltung seiner Erfindung macht, so habe ich in Erfahrung gebracht, dass er seinen Apparat nach Vorschlägen des zweiten Vorsitzenden des Nautischen Vereins in Hamburg, Herrn Director Meyer, umgearbeitet hat und nunmehr beim Signalisiren die beiden Farben roth und grün benutzt. Von einem Augenzeugen der privaten Versuchen, die mit diesem Roth-Grün-System abgehalten wurden, beiwohnte, erfahre ich, dass diese neue Signaleinrichtung ganz brillant functionirt. Ich meine nun, dass der Erfinder dieses Signal-Apparates aufgefordert werden sollte, denselben in Cuxhaven vorzuführen; und zwar müsste ein Apparat an Bord eines Dampfers und ein anderer Apparat auf der Signalstation placirt werden. Bewährt sich dieses Signalsystem, so dürfte es nicht schwer halten, dasselbe international einzuführen.

Wenn bisher von der Einführung von Nachtsignalen im internationalen Schiffsverkehr abgesehen werden musste, so geschah das aus dem Grunde, weil man keinen ähnlichen, praktischen Signalapparat, wie den Behr'schen, kannte. Namhafte grosse Dampfergesellschaften haben dann auch beschlossen, für die Einführung des Apparates im internationalen Verkehr einzutreten; es wäre aber sehr wünschenswerth, wenn der Erfinder mit seiner neuesten Verbesserung sobald als möglich an die Oeffentlichkeit tritt und seine Erfindung in den Dienst der Allgemeinheit stellt.*)

*) Herr Behr hat bereits Mitte Mai einen Tag in Aussicht genommen zu neuen Versuchen mit dem veränderten Apparat. Die Mitglieder des Nautischen und Seeschiffer-Vereins in Hamburg sind vom Erfinder ersucht, den Experimenten beizuwohnen. D. R.

Die Catastrophe »Secundant« wäre vermieden, wenn derselbe den Behr'schen Signal-Apparat an Bord gehabt hätte. Solche Fälle sind immer zu erwarten, und daher sollte man keine Zeit verlieren mit der Einführung und allgemeinen Anwendung des Apparates. Eine zu grosse Gemächlichkeit ist hier nicht am Platze.

Elvers,
Corvettencapitän a. D.

Auszüge
aus
Geschäftsberichten verschiedener Rhedereien.
(1901.)

(Fortsetzung.)

7) Deutsche Ost-Afrika-Linie.

Actiencapital ℳ 10 000 000 (4½ pCt. Prioritätsanleihe von ℳ 5 000 000), Betriebsüberschuss ℳ 1 343 309.33. Abschreibungen ℳ 1 121 389; **Dividende ℳ 200 000 = 2 pCt.** Die Dividenden der vier letzten Jahre betrugen 8, 6, 3, 3 pCt.

In das elfte Jahr des Unternehmens fällt die Ausdehnung des Betriebes auf Süd-Afrika, gemäss neuem im Juli 1901 abgeschlossenen Subventionsvertrage mit dem Deutschen Reiche. Die Fahrten sind diesem Vertrage gemäss im April 1901 begonnen worden. Zunächst allerdings sind die Fahrten durch den Atlantischen Ocean nach Süd-Afrika getrennt worden von den Fahrten an der Ostküste Afrikas, um die Schwierigkeiten, die sich in Folge des Krieges und der Pest in Süd-Afrika der Aufrechterhaltung eines regelmässigen Betriebes entgegenstellten, möglichst zu überwinden. Im Juli sind alsdann die fahrplanmässigen Rundfahrten um Afrika aufgenommen worden, nachdem es sich herausgestellt hatte, dass es möglich sein würde, einigermaassen pünktlich zu fahren. Jede Ausdehnung eines Betriebes und Einbeziehung neuer Gebietstheile in denselben hat zunächst erhöhte Kosten im Gefolge, und so ist es natürlich, dass auch der nach unserem neuen Vertrag mit dem Deutschen Reiche vom Juli 1900 eingerichtete Betrieb zunächst einige Opfer gefordert hat, wodurch die Resultate der diesjährigen Abrechnung ungünstig beeinflusst worden sind. Immerhin sind die Kosten der Einrichtung des neuen Betriebes verschwindende gewesen gegenüber den Kosten, die uns in diesem Jahre der Krieg und die Pest bereitet haben. Die Zustände in den sämmtlichen Häfen Süd-Afrikas spotteten jeder Beschreibung. Die Regelmässigkeit des Betriebes, die für eine Postdampferlinie von so sehr grosser Bedeutung ist, liess demzufolge ausserordentlich viel zu wünschen übrig, und die Kosten des Löschens und Ladens sowie der nothwendigen Unterhaltung der Leichterfahrzeuge zum Entlöschen der Dampfer in Süd-Afrika erreichten eine nie dagewesene Höhe. Im Uebrigen herrschte zu Anfang des Jahres theilweise ein Mangel an ausgehender Fracht, vor allem aber an Passagieren. Besonders der Passagierverkehr wurde durch beschränkende Einwanderungsvorschriften der Behörden in Süd-Afrika stark behindert.

In Anbetracht dieser Zustände dürfte das Resultat unseres Unternehmens noch als ein einigermaassen befriedigendes zu bezeichnen sein.

Es wurden im ganzen 33 Reisen zwischen Europa und Afrika ausgeführt und ausserdem 2 Reisen mit gecharterten Schiffen.

Der indische Verkehr hat sich günstig weiter entwickelt und wir beabsichtigen, diesen Dienst auszudehnen.

Leider ist der Verlust des Dampfers »Setos« zu ver-

zeichnen, der im Februar vorigen Jahres bei der Einfahrt in Bombay angerannt und zum Sinken gebracht wurde. Ein pecuniärer Verlust ist dadurch nicht entstanden. Der »Setos« ist durch den Ankauf des Dampfers »Osiris« von der Deutschen Dampfschiffsgesellschaft »Kosmos» ersetzt worden; letzterer hat den Namen »Somali« erhalten.

Wir hoffen sehnlichst, dass uns das neue Geschäftsjahr bald Frieden in Süd-Afrika bringen wird. Durch ihn würden voraussichtlich die vielen bestehenden Hindernisse in unserem südafrikanischen Verkehr beseitigt, das Waarengeschäft belebt, der Passagierverkehr gesteigert, die hohen Kosten in den südafrikanischen Häfen herabgemindert und somit auch dem vergrösserten Schiffsmaterial derart vermehrte Einnahmen zugeführt werden, dass wir hoffentlich in der Lage sein würden trotz des jetzt vergrösserten Capitals eine zufriedenstellendere Dividende zu vertheilen.

8) Dampfschiffahrtsgesellschaft „Argo", Bremen.

Actiencapital ℳ 7 000 000, Betriebsgewinn ℳ 888 173, Abschreibungen etc. ℳ 470 010, **Dividende** ℳ 210 000 = **3 pCt.** Die Dividenden der vier letzten Jahre betrugen 8, 6, 6, 7 pCt.

Die Frachtraten, besonders in der Ostsee und in der nordamerikanischen Fahrt, erreichten einen so niedrigen Stand, dass ein Nutzen nicht mehr erzielt werden konnte. Der Güterverkehr der englischen Fahrt hat sich weiter gehoben. Einen grösseren Ausfall hatten wir nur an Kohlentransporten von England. Für die Ostseelinien war das Angebot von Gütern nach Russland befriedigend und ebenfalls etwas grösser als im Vorjahre, dagegen waren die Rückfrachten namentlich im letzten Quartal so schlecht, dass wir in manchen Fällen vorziehen mussten, die Dampfer ohne Ladung zurückkommen zu lassen. Insbesondere ist der Winterverkehr in der Ostsee, welcher die Dampfer noch dazu einer mehr oder weniger grossen Eisgefahr aussetzt und dadurch manche Havarie im Gefolge hat, in den letzten Jahren so wenig lohnend gewesen, dass wir uns veranlasst sahen, denselben aufs Aeusserste zu beschränken. Um nun diesen dadurch frei werdenden Theil der Flotte anderweitig zu beschäftigen, haben wir eine regelmässige Verbindung mit italienischen Häfen errichtet, welche besonders im Winter häufige Expeditionen erfordert und dadurch gut in den Rahmen des Geschäfts passt. Wir hoffen, dass diese Fahrt sich auf die Dauer zu einer lohnenden gestalten wird; allerdings mussten wir für den Anfang Erfahrungen sammeln und Opfer bringen, um den Verkehr heranzuziehen. In der New-Orleans-Fahrt hatten wir einen grossen Frachtenausfall; die sehr späte Baumwollernte sowohl wie der Ausfall des Maisexportes an den Golfplätzen haben das Resultat dieser Fahrt im letzten Jahre sehr beeinträchtigt. Für diese Linie, welche in den Vorjahren recht gute Resultate erzielte, entschlossen wir uns im April 1901 drei neue schnellere Dampfer von ca. 6800 T. Tragfähigkeit zu contrahiren, da die bisher in dieser Fahrt beschäftigten Dampfer zu klein und zu langsam für die Anforderungen in diesem Verkehr wurden. Von diesen drei Dämpfern wird einer im Herbst d. J. geliefert; die beiden andern kommen erst im nächstfolgen Jahre zur Ablieferung. Die für diese Dampfer nöthigen Gelder werden später durch eine Anleihe beschafft werden müssen. Der Rest der alten Anleihe ist am 1. Juli d. J. zurückbezahlt. An neuen Dampfern ist der Dampfer »Bingen« Ende 1901 zur Zufriedenheit vom Bremer Vulkan in Vegesack geliefert. Grössere Umbauten sind bei den Dampfern »Hermann«, »Duisburg« und »Düsseldorf vorgenommen.

9) Deutsche Levante-Linie.

Actiencapital ℳ 6 000 000, Betriebsgewinn abzüglich Abschreibungen etc. ℳ 438 826; **Dividende** ℳ 390 000 = **6½ pCt.** Die Dividenden der vier letzten Jahre betrugen 10, 7, 9, 6 pCt.

1901 war ein recht ungünstiges Jahr für das Schiffahrtsgewerbe: es stand in direktem Gegensatz zu seinem Vorgänger. Selten hat sich ein schärferer Contrast so rasch herausgebildet, wie zwischen der kaum zu befriedigenden Nachfrage nach Schiffen in der Mitte des Jahres 1900 und dem überreichlichen Angebot freier Schiffsräumte im Herbst 1901. Die Gründe für diesen Rückgang sind sattsam bekannt.

Eine grosse Erschwerung unseres Dienstes und eine erhebliche Einbusse in den Einnahmen haben wir durch das Auftreten der Pest in den verschiedensten Häfen der Levante und die dieserhalb verhängten Quarantänen in deren rigoroser Handhabung sich die einzelnen Länder überboten, erlitten. Es kamen für uns hierbei nicht nur die direkten Einbussen an Zeit — im ganzen über 200 Tage — und die mannigfachen Versegelungen der Schiffe nach den Quarantäneplätzen in Frage, sondern vor allem die Unordnung des ganzen Dienstes und die Unregelmässigkeiten der Abfahrten, wodurch der Verkehr naturgemäss empfindlich gestört werden musste.

Mit den orientalischen sanitären Verhältnissen der Bevölkerung bekannt, verstehen wir sehr wohl, dass Vorsichtsmassregeln gegen eine Weiterverbreitung der Pest durchaus am Platze sind, denn eine wirkliche Pestepidemie müsste in den levantinischen Hauptstädten furchtbare Verheerungen anrichten; unserer Ansicht nach sollte aber ein Unterschied zwischen sporadischen Fällen und einer Epidemie gemacht werden, was heute keineswegs geschieht. — Jeder einzelne Fall wird heute als Epidemie behandelt, und es wird sofort entsprechend mit langen Quarantänen gegen den betreffenden Hafen vorgegangen. Nirgends in der Levante ist die Pest epidemisch aufgetreten, sie hat sich stets auf einzelne Fälle beschränkt; in Constantinopel z. B. sind im Laufe des ganzen Jahres nur einige zwanzig Erkrankungen vorgekommen, wovon nur ein Drittel tödtlich verlaufen ist; dafür hat man aber gegen diesen wichtigsten Verkehrsplatz in der Levante über 200 Tage Quarantäne in den anderen Ländern und Hafenplätzen verhängt! Wie ausserordentlich Handel und Schiffahrt unter solchen Verhältnissen zu leiden haben, liegt auf der Hand und es ist dringend zu wünschen, dass eine mildere Auffassung der Sanitätsbehörden Platz greifen möge, solange eben die Pest oder andere ähnliche Krankheiten thatsächlich keinen epidemischen Charakter angenommen haben.

Der ausserordentliche wirthschaftliche Aufschwung der Vereinigten Staaten Nordamerikas lässt die Bestrebungen dieses Landes klar durchblicken, sich mehr und mehr dem Export zu widmen und als Mitbowerber auf dem Weltmarkte eine Rolle zu spielen. Da zweifelsohne auch die Levante den Amerikanern ein chancenvolles Handelsgebiet werden wird, haben wir uns entschlossen, eine regelmässige Schiffsverbindung von New-York nach den Haupthäfen der Levante und zurück zu errichten, und uns dafür die werthvolle Mitwirkung der Hamburg - Amerikanischen Packetfahrt - Actien - Gesellschaft (Hamburg-Amerika Linie) gesichert; dieser Dienst wird mit vorläufig vierwöchentlichen Expeditionen von beiden Gesellschaften gemeinschaftlich betrieben, wobei die Leitung in Europa in unseren Händen bleibt. Wir haben in diese Fahrt einstweilen die neuangekauften Dampfer »Seriphos«, sowie Dampfer »Milos« eingestellt. Wir verhehlen uns nicht, dass durch Einrichtung einer solchen direkten Verbindung von Amerika unserer continentalen Linie; sowie der deutschen und belgischen Industrie eine gewisse Concurrenz geschaffen wird; da aber zweifelsohne solcher Dienst von anderer Seite errichtet worden wäre, erscheint es richtiger, dass wir die Initiative dazu ergriffen haben, um neben einer besseren Controlle über das Geschäft auch den Antheil der deutschen Rhederei an dieser Fahrt zu sichern.

10) Dampfschiffs-Gesellschaft „Neptun", Bremen.

Actiencapital ℳ 3 500 000, Betriebsgewinn ℳ 317 900, Abschreibungen etc. ℳ 380 358; **Dividende** ℳ 105 000 = **7 pCt.** Die Dividenden der vier letzten Jahre betrugen 12, 9, 12, 10 pCt.

Die im letzten Bericht erwähnte Abschwächung im Güterverkehr und das Fallen der Frachtraten im allgemeinen Frachtgeschäft haben sich im Verlauf des verflossenen Jahres mehr und mehr verschärft. Auf den von der Gesellschaft befahrenen Linien war häufig Gütermangel zu verzeichnen und die Resultate wurden weiter ungünstig beeinflusst durch die in den guten Jahren ganz enorm gesteigerten Selbstkosten. Von Verlusten und grösseren Havarien blieb die Gesellschaft verschont. Die neu eingestellten Dampfer »Diana« und »Jupiter« haben sich durchaus gut bewäht.

Die Gesellschaft hat sich entschlossen, zur Erleichterung des Bremer Ausfuhrgeschäfts Aarhuus und einige andere Häfen Jütlands anlaufen zu lassen und glaubt, dass der Export ab Bremen nach Jütland, welcher in den letzten Jahren durch seinen bedeutenden Viehhandel sehr aufnahmefähig geworden ist, nach und nach umfangreicher werden wird.

Um den Tourenfahrten noch eine grössere Regelmässigkeit geben zu können, contrahirte die Gesellschaft mit der Actien-Gesellschaft »Weser« die Erbauung eines Dampfers in den Dimensionen des Dampfers »Jupiter«. Der neue Dampfer, welcher den Namen »Juno« führen wird, kommt im Juli zur Ablieferung; der Kaufpreis kann aus den laufenden Betriebsmitteln bezahlt werden.

Die Aussichten für das Rhedereigeschäft im laufenden Jahre sind nicht günstig; da jedoch eine grosse Anzahl Dampfer wegen Mangel an lohnender Beschäftigung aufgelegt worden ist und anderseits der Neubau von Dampfern erheblich zurückgeht, so wird, wie der Bericht hofft, nach und nach wieder eine Gesundung im Rhedereigeschäft eintreten.

11) Rhederei-Actien-Gesellschaft von 1896.

Actiencapital ℳ 2 500 000, Bruttogewinn ℳ 306 222, Abschreibungen etc. ℳ 103 175; **Dividende** ℳ 105 000 für alte Actien = **7 pCt.** und ℳ 17 500 für neue Actien = **3½ pCt.** Die Dividenden der letzten Jahre betragen 8, 8, 7½, 6½ pCt.

Unsere Schiffe vollendeten ihre Reisen in dem abgelaufenen Jahre in befriedigender Weise ohne Havarien. »Ostara« beendete am 10. Juni v. J. hier ihre Reparaturen und begann dann die für sie bereits vor der Havarie abgeschlossene Ladung nach Santa Rosalia einzunehmen. »Ostara« verliess den hiesigen Hafen am 28. Juni, nachdem sie durch die Havarie die Zeit von rund acht Monaten ausser Verdienst gekommen war, wodurch selbstredend der Ertrag dieses Betriebsjahres sehr ungünstig beeinflusst worden ist.

Wie in dem letzten Jahresbericht erwähnt, machte sich bereits gegen Ende des Jahres 1900 eine Rückwärtsbewegung im Frachtenmarkt bemerkbar, die in Folge der übergrossen Production von Dampfertonnage in Verbindung mit dem allgemeinen Darniederliegen des Handels in diesem Jahre leider weitere Fortschritte gemacht. Wir haben in Voraussicht des Kommenden unsere Schiffe soweit möglich im Voraus verchartert, sodass wir glauben dürfen, auch für dieses Geschäftsjahr ein den Verhältnissen nach befriedigendes Resultat in Aussicht stellen zu können. Hoffentlich wird ein Theil der auf den Weltmarkt drückenden übermässigen Dampfschiffstonnage, demnächst durch zeitweise Zurückziehung aus der Fahrt eine Gesundung des Frachtenmarktes herbeiführen, denn auf längere Zeit werden die Dampfschiffe es schwerlich aushalten, zu Raten zu fahren, die nur Segelschiffen einen Nutzen zu lassen im Stande sind.

Unsere Flotte hat sich gegen die im vorjährigen Bericht bereits angegebene Tonnage nicht verändert; der Buchwerth auf etwa 140 ℳ per N.-R.-Ton oder 85 ℳ per Ton dw. Es ist auch weiter unsere Absicht, durch Ankauf von guten Schiffen mit grösserer Tragfähigkeit unsere Flotte zu vermehren, doch werden in Folge des bemerkenswerthen Vertrauens, das speciell in englischen Fachkreisen sich zur Segelschiffsrhederei documentirt, die Preise für in der Fahrt befindliche Schiffe so hoch gehalten, dass wir vor der Hand wenig Aussicht sehen, zu Preisen anzukommen, die den heutigen Lagen der Frachten zu entsprechen scheinen: daher haben wir analog anderen hiesigen Rhedereien bereits die Idee event. Neubaues in Betracht gezogen. Wir sind indessen der Ansicht, dass der richtige Zeitpunkt hierfür auch heute noch nicht gekommen ist, sodass wir einstweilen mit der Ausführung warten werden, falls sich nicht inzwischen eine Gelegenheit bieten sollte.

Schiffbau an den grossen Binnenseen der Ver. Staaten von Amerika im Jahre 1902.

An den grossen Binnenseen der Vereinigten Staaten von Amerika haben die Werften gegenwärtig so viel Schiffe im Bau, dass sie Aufträge für Fertigstellung neuer Fahrzeuge vor dem Frühjahr 1903 nicht mehr annehmen können. Anscheinend wird die günstige Lage für die dortige Schiffbauindustrie auch im nächsten Jahre andauern, denn die Schiffahrtsgesellschaften haben noch weitgehende Aufträge in Absicht. Sogar der Bau von Passagierdampfern, der seit Jahren, abgesehen von drei grossen Schiffen, nur sehr wenig Erfolge aufwies, scheint nunmehr in Schwung zu kommen, da eine Anzahl von Personendampfern für den Dienst zwischen dem Erie-, dem Michigan- und Oberen See neugebaut werden soll.

Vergleicht man die zu Anfang 1902 mit den im Vorjahre und im Jahre 1900 im Bau befindlichen Schiffen, so ergiebt sich folgendes Bild:

	1902	1901	1900
Zahl der Schiffe	48	59	26
davon:			
stählerne	46	54	20
hölzerne	2	5	6
für die Seen	46	54	26
für den Ocean	2	5	—
Lastschiffe	38	48	15
Dampfschiffe	44	54	20
Schleppkähne	4	5	6

Während im Vorjahre eine grössere Zahl von Fahrzeugen im Bau begriffen war als gegenwärtig, blieb die Tragfähigkeit der Lastschiffe 1901 mit 174 000 T. gegenüber 1902 mit 190 000 Tons nicht unerheblich zurück, da im Vorjahre viel kleine Schiffe gebaut wurden. Die Kosten der zu bauenden Schiffe stellen sich für 1902 auf 10 875 000 $, für 1901 dagegen auf 11 740 000 $.

Bis vor zwei Jahren bemühte man sich, immer grössere Fahrzeuge auf die Seen zu bringen, und man steigerte die Tragfähigkeit der grössten in zehn Jahren von 3000 auf 8000 T., was natürlich eine stetige Vertiefung der Fahrstrassen und Canäle bedingte. Jetzt ist man zu der Ueberzeugung gekommen, dass Schiffe von 400 Fuss Länge mit 5000—6000 T. Tragfähigkeit für den Verkehr auf den Seen am besten geeignet sind, und man baut zumeist solche. Vor drei bis vier Jahren begünstigte man in ausgedehntem Maasse die Verwendung von Schleppkähnen und beabsichtigte, jedem Dampfer zwei Fahrzeuge dieser Art anzuhängen. Von diesem Gedanken ist man abgekommen, nachdem die Kähne oft Schiffbruch erlitten haben und die Dampfer durch Verzögerungen in deren

Beladung und durch deren grosses Gewicht vielfach an schneller Bewegung gehindert wurden. Von den jetzt im Bau befindlichen vier Schleppkähnen sind zwei eiserne von canadischen Linien bestellt und zwei hölzerne für den eigenen Gebrauch einer Schiffswerft. Vom Bau hölzerner Schiffe ist man fast ganz abgegangen; nur eine Werft an den Seen baut noch solche, und von den beiden oben aufgeführten Holzschiffen ist keines ein Dampfschiff. Der Versuch einiger Schiffahrtsgesellschaften, dieselben Schiffe durch die Seen und über den Ocean gehen zu lassen, kann als gescheitert und aufgegeben angesehen werden, wie auch daraus hervorgeht, dass kein derartiges Schiff mehr im Bau begriffen ist. Die beiden nach obiger Tabelle an den Seen in Arbeit befindlichen Oceandampfer sind von solcher Grösse, dass sie bei ihrem Transport durch die Canäle des St. Lorenzstromes zerlegt werden müssen und, einmal aus den Seen herausgebracht, dieselben nicht wieder erreichen können. Der Bau solcher Oceandampfer im Wettbewerb mit den Werften der atlantischen Küste, von dem man sich vor einigen Jahren grosse Vortheile versprach, wird jetzt auch von den Schiffbauern an den Seen fallen gelassen, da sie mit der Herstellung von Binnenseeschiffen vollauf und mit lohnendem Gewinne beschäftigt sind.

Die jetzt auf den Werften in der Construction begriffenen Fahrzeuge sind im Stande, während einer Saison 3 700 000 T. Fracht zu befördern; sie werden also die Transportkraft der Seeflotte für die Saison, wenn man den voraussichtlichen Verlust derselben durch Schiffbruch abrechnet, um rund 3 Millionen Tons erhöhen, während der Zuwachs in den vorhergehenden Jahren im Durchschnitt 2,35 Millionen T. betrug.

Erwähnenswerth ist die Thatsache, dass gegenwärtig kein Schiff für die grossen Trusts, wie die United States Steel Corporation, gebaut wird. Eigenthümer aller bestellten Schiffe sind ausserhalb jener grossen Verbände stehende Unternehmer, die zumeist durch Contracte für langjährige Beförderung von Getreide, Kohle, Erzen und anderen Waaren sich ein umfangreiches Transportgeschäft gesichert haben.

(Nach »The Iron Age«.)

Schiffbau.

Bauaufträge.

Das Reichs-Marine-Amt beauftragte die Werft A.-G. »Weser« in Bremerhaven mit der Erbauung eines **kleinen Kreuzers.**

* * *

Stapelläufe.

Auf der Schiffswerft von A. Beckmann, Papenburg, der einzigen noch im Betrieb befindlichen Werft für hölzerne Schiffe, ist nach langer Zeit wieder ein Segelschiff, und zwar eine Kuff, fertiggestellt worden, die den Namen **»Katharina«** trägt.

* * *

Auf der Werft der Forges et Chantiers de la Mediterranee in Havre lief Mitte April der für die Longs Couriers Co. erbaute stählerne Viermaster **»Champigny«** von 3500 T. vom Stapel; ferner auf den Ateliers de la Loire in St. Nazaire die für die Nantes Navigation Co. erbaute Stahlbark **»Bonchamp«** von 2240 T.; auf der Werft von Penhoet in St. Nazaire, das für die Compagnie Maritime Française erbaute Vollschiff **»Desaix«** von 2300 T.; in Paimpol zwei Schooner von 150 resp. 160 Tons und in St. Malo zwei Schooner von 550 resp. 400 T.

* * *

Am 19. April fand auf der Neptun-Werft der Stapellauf des dritten von der deutschen Levante-Linie dieser Werft in Auftrag gegebenen Dampfers statt. Der Dampfer erhielt den Namen **»Volos«.**

* * *

Am 23. April ist auf der Rickmers'schen Werft in Bremerhaven das zweite Schulschiff des Norddeutschen Lloyd vom Stapel gelaufen und auf den Namen **»Herzogin Cecilie«** getauft worden. Das neue Schulschiff ist 95 m lang, 14 m breit, 8½ m tief. Es besitzt eine Tragfähigkeit von 4400 T. Das als Viermastbark gebaute Schiff ist mit allen auf grossen modernen Segelschiffen üblichen Einrichtungen versehen. Zur grösseren Sicherheit des Schiffes dienen durchgehende Querschotten in Verbindung mit einem von vorn bis hinten sich erstreckenden Doppelboden. (Nähere Daten in nächster Nummer.)

* * *

Auf der Werft der Actiengesellschaft »Weser«, Bremen fand am 22. April der Stapellauf des kleinen Kreuzers **»H«** statt. Die Taufrede hielt Prinz Friedrich Karl von Hessen; die Taufe selbst vollzog im Auftrage des Kaisers die Prinzessin Friedrich Karl von Hessen. Der Stapellauf verlief in jeder Beziehung glücklich. Der neue Kreuzer erhielt den Namen **»Arkona«.**

* * *

Probefahrten.

Am 17. April verliess der auf der Schiffswerft von Henry Koch in Lübeck für die Oldenburg-Portug. Dampfschiffs-Rhederei A.-G. in Oldenburg i. Gr. neuerbaute Dampfer **»Guadiana«** die Baustätte zur Vornahme einer Probefahrt. Diese fiel zur allseitigen Zufriedenheit aus, sodass der Dampfer nach Abnahme durch die Bestellerin sofort seine erste Reise nach Bremen antreten konnte, um dort eine Ladung für Portugal einzunehmen. Die Abmessungen des Schiffes sind: 145' × 24' 6" × 17'. Die Tragfähigkeit bei einem mittleren Tiefgang von 14' beträgt 700 T. dw. »Guadiana« ist mit einer Compound-Maschine ausgestattet, die auf der Probefahrt 320 HP indicirte und dem Schiffe eine Geschwindigkeit von 10 Knoten in der Stunde gab. Mit der Ablieferung des Dampfers »Guadiana« ist seitens der Schiffswerft von Henry Koch die stattliche Anzahl von 16 Dampfern für obige Rhederei gebaut worden.

* * *

Am 19. April machte der für die Woermann-Linie von Blohm & Voss, Hamburg erbaute Dampfer **»Lili Woermann«** seine Probefahrt, die günstig verlief. Die Dimensionen sind 312' Länge, 38' Breite und 26' 11" Tiefe vom Oberdeck gemessen. Bei einer Ladefähigkeit von 3550 R.-T. wird das Schiff einen Tiefgang von 21' 6" haben.

* * *

Am 19. April machte der für die Hamburg-Amerika-Linie von der Reiherstieg-Schiffswerft und Maschinenfabrik A.-G. erbaute Dampfer **»Prinz Eitel Friedrich«** seine Probefahrt, die glücklich verlief. Derselbe hat bei einer Tragfähigkeit von ungefähr 5200 T. Schwergut zwischen den Perpendikeln eine Länge von 370', eine Breite von 45' und eine Tiefe von 29' 6" engl.

Vermischtes.

Nordatlantische Dampfer-Vereinbarung. Zu einer Vereinbarung, welche zwischen den am Nord Atlantic-Verkehr betheiligten Dampfergesellschaften geschlossen worden ist, weiss der »New York Herald« zu berichten, dass der Beitritt der Cunard Steamship Company unmittelbar bevorsteht und dass nach diesem Beitritt das neue Unternehmen die Form eines Trustes annehmen wird, zu dem jedoch die beiden deutschen Gesellschaften, Hamburg-Amerika Linie und Norddeutscher Lloyd, nicht gehören werden, obwohl sie an der Betriebsgemeinschaft vollen Antheil haben. Das Capital des »Trustes«

ist nach Beitritt der Cunard Gesellschaft auf nicht weniger als 200 000 000 $ = 41 700 000 £ bemessen und es wird darin das gesammte Actiencapital sowie die meisten der in Umlauf befindlichen Obligationen der in Frage kommenden englischen und amerikanischen Gesellschaften zusammengefasst. Jene 200 000 000 $ Trustactien sollen gleichzeitig in New York und London zur Zeichnung aufgelegt werden und es ist das wohl dahin zu verstehen, dass den bisherigen Actionären und Obligationsbesitzern der Umtausch ihres Besitzes gegen Trustactien angeboten werden soll. Nach einer neuerlichen Mittheilung der »Times« wird das Trust-Capital bestehen aus 60 000 000 $ = 12 000 000 £ 6 %iger cumulativen Prioritäten und aus einem gleich hohen Actienbetrage sowie aus 50 000 000 $ = 10 000 000 £ 4½ %iger Hypothekarobligationen behufs Beschaffung des erforderlichen oder erforderlich werdenden Betriebs-Capitals. Das sind insgesammt 34 000 000 £ Capital, basiert auf dem gegenwärtigen Bestande der Combination, man rechnet aber mit einer weiteren Capitalsbegebung, sodass der Gesammtbetrag an Obligationen und Actien annähernd die Höhe von 40 000 000 £ erreichen dürfte. Die Ersparungen, welche aus dem Betriebs-Uebereinkommen resultiren dürften, schätzt man auf 15 000 000 $ = etwa 7½ % des Actiencapitals von 200 000 000 $. Eine in New Jersey einzutragende neue Gesellschaft soll behufs Ausübung der Controlle über den Betrieb der in Frage kommenden Dampfer-Gesellschaften geschaften werden. Jede zugehörige Gesellschaft bewahrt ihre Integrität ganz abgesehen von den Betriebsänderungen, welche einzutreten haben. Ueber den Namen des neuen Unternehmens ist noch nichts festgestellt, die Entscheidung darüber liegt bei Mr. Pierpont Morgan, der die Verhandlungen persönlich geleitet hat. Es heisst ferner, dass der Passagierverkehr der Vereinigung hinfort ausschliesslich auf Southampton (ausgehend und rückkehrend) concentrirt werden und dass Liverpool nur noch zu Zwecken des Waarenverkehrs berücksichtigt werden soll. Im Falle eines Krieges ist der Regierung Grossbritanniens das Recht gewahrt, jeder Zeit die unter britischer Flagge fahrenden, zur Combination gehörenden Schiffe zur Dienstleistung, laut ursprünglichem Contracte, heranzuziehen. Wir möchten bei dieser Gelegenheit nochmals betonen, dass die beiden deutschen, am Nordatlantic-Verkehr theilnehmenden Rhedereien dem Finanztrust nicht beitreten, sondern in dieser Hinsicht völlig unabhängig bleiben und nur ihren Betrieb in Gemeinschaft mit der britisch-nordamerikanischen Vereinigung regeln. Was die Grösse der in Frage kommenden Rhedereiinteressen anbelangt, so dürfte die folgende nach der neuesten Ausgabe des »Bureau Veritas« gearbeitete Zusammenstellung willkommen sein. Danach war der Tonnengehalt der den einzelnen Flotten gehörigen Dampfer der folgende:

	Br.-Reg.-T.
White Star Line	213 244
Dominion Line	63 054
Leyland Line	239 283
Atlantic Transport Linie	58 602
American Line	44 727
Red Star Line	39 763
	658 673
Cunard Line	122 208
Allan Line	142 861
	923 742
Hamburg-Amerika Linie	548 618
Norddeutscher Lloyd	453 917
	1 002 535

Dazu ist zu bemerken, dass seither in der Tonnage der einzelnen Linien durch Ausscheidung älterer Dampfer und Hereinnahme neuer Schiffe Verschiebungen stattgefunden haben dürften, im Ganzen aber wird das den Ueberblick über den gesammten Tonnengehalt nur minimal beeinflussen, so dass auch die obigen Ziffern für eine Beurtheilung der Mächtigkeit der in Frage kommenden Interessen noch ihre Bedeutung behalten. (H. B.-H.)

Wohlfahrtscassen der Hamburg-Amerika Linie. Seit dem 1. Januar 1888 hat die Hamburg-Amerika Linie für ihre Angestellten im Contor und auf den Schiffen eine Pensions- und Wittwencasse geschaffen, deren Vermögen zu Anfang dieses Jahres auf 1 870 604 Mk. angewachsen war (287 667 Mk. mehr als im Jahre vorher). Die Mitglieder hatten insgesammt in den 14 Jahren 1 327 208 Mk. eingezahlt (im Jahre 1901: 175 997 Mk.). Dazu kam eine Zuschusszahlung der Gesellschaft von insgesammt 671 646 Mk. (1901: 76 747 Mk.), ausserdem Zinsen und sonstige Einnahmen (aus Besichtigungen, Postkartenverkauf und dergl.) 491 632 Mk. (1901: 80 772 Mk.). Durch diese Einnahmen wurde es ermöglicht, schon bisher 398 934 Mk. Pensionen auszuzahlen, und zwar ist die Summe der jährlich gezahlten Pensionen naturgemäss noch stark im Wachsen; sie betrug 1901: 76 635 Mk. Ausserdem wurden im ganzen 111 033 Mk. Beiträge zurückerstattet. Die Pension der in den Ruhestand getretenen Angestellten steigt bis auf 50 pCt. des durchschnittlich verdienten Einkommens; die Wittwenpension beträgt jeweils die Hälfte des von dem Manne erworbenen Pensionsanspruchs. Dazu kommt noch die Leistung von ⅕ der Wittwenpension an Halbwaisen, von ⅖ an Ganzwaisen. Wenn unverheirathete Angestellte sterben, können den von ihnen versorgten Eltern Unterstützungen bis zur Höhe der Wittwenpension gewährt werden. Die Zahlung der Pensionen erfolgt vierteljährlich. Auch denjenigen bei der Gesellschaft thätigen Personen, die der Pensionscasse — wegen nicht ständiger Beschäftigung oder wegen ihres Gesundheitszustandes — nicht angehören, kommt eine besondere Unterstützungscasse zu Gute, die hülfsbedürftigen Angestellten, Arbeitern und Seeleuten und ihren Angehörigen bezw. Hinterbliebenen einmalige oder regelmässige Zuwendungen, im Bedarfsfalle auch Zuschüsse zu den Pensionen gewährt. Im letzten Jahre wurden aus dieser Casse im ganzen 43 422 Mk. Unterstützungen gezahlt.

Im Jahresbericht des **Hafeninspectors in Bremen** für das Jahr 1901 heisst es: »Im Berichtsjahr wurden insgesammt 1262 Revisionen auf Schiffen ausgeführt. In Folge von Unfällen wurden 30 Schiffe mehrere Mal besichtigt. Ferner wurden 30 Besichtigungen verschiedener Arbeitsstätten (Lösch- und Ladeanstalten am Lande) vorgenommen. Eine Controlle von 3 solchen Betrieben wurde durch vorgekommene Unfälle veranlasst. Das Stromrevier der grossen und kleinen Weser wurde 18 Mal besucht. Da nach den Veröffentlichungen des bremischen Statistischen Amtes im Jahre 1901 die stadtbremischen Häfen von 2140 Seeschiffen besucht worden sind, im Berichtsjahre aber nur 1262 Revisionen von Schiffen, die fast sämmtlich Seeschiffe waren, stattgefunden haben, so könnte es den Anschein gewinnen, als wenn eine grosse Anzahl von Seeschiffen im vergangenen Jahre überhaupt keiner Revision seitens des Hafeninspectors unterzogen worden wären. Dabei ist aber zu berücksichtigen, dass eine ganze Anzahl von Schiffen, die in unseren Häfen verkehren, in regelmässiger Fahrt beschäftigt ist, welche die Schiffe monatlich zweimal oder noch öfter hierher führt. Schiffe solcher Art werden in der Statistik des Schiffsverkehrs so oft gezählt, als sie die Häfen besucht haben. Für den Hafeninspector ist es aber nicht erforderlich, diese Schiffe, deren Bauart, Ausrüstung, Lösch- und Ladegeschirr er genau kennt, bei ihrem jedesmaligen Eintreffen in Bremen zu revidiren.«

Unter dem Namen »**Hanseatischer Lloyd**« wird beabsichtigt ein neues Rhedereiunternehmen in Form einer Actiengesellschaft in **Lübeck** zu gründen. Zunächst ist den »Lüb. Anz.«

zufolge der Erwerb eines praktischen, vorzugsweise für die Holzfahrt in Ost- und Nordsee geeigneten Dampfers von etwa 1900 T. dw. beabsichtigt. Des Ferneren ist der Erwerb eines Dampfers von etwa 3000 T. Schwergewicht in Aussicht genommen, nach demselben System mit entsprechend grösseren Abmessungen, welcher ausser in der Holz- und Kohlenfahrt auch für Getreide vom Schwarzen Meer, der Donau und vom La Plata, sowie für Holz von mexikanischen Golfhäfen und sonst in grosser transatlantischer Fahrt beschäftigt werden soll, wo immer sich günstige Fracht-Conjuncturen bieten. Sodann ist, da geeignete kleinere Dampfer in letzter Zeit knapp geworden sind, in Folge des allseitigen Bestrebens möglichst grosse Schiffe zu bauen, — der Erwerb eines Dampfers von etwa 1200 T. d. w. beabsichtigt, welcher im Sommer ebenfalls in der Holz- und Kohlenfahrt lohnend zu beschäftigen ist, im Winter aber in der Mittelmeer- oder Westindischen Fruchtfahrt Verwendung finden soll.

Zur Ruder-Commando-Frage hat nach der »Prov.-Ztg.« der Braker Handelsverein auf Veranlassung des Vereins Hamburger Rheder bei den Braker Rhedereien eine Umfrage gehalten darüber, ob die Rhedereien bereit seien, bis zum 1. Juli d. J. auf ihren Schiffen das Commando »Rechts« und »Links« einzuführen. Das in der letzten Generalversammlung des Handelsvereins mitgetheilte Resultat dieser Umfrage ist folgendes: Die Einführung des Commandos »Rechts« und »Links« beabsichtigen 4 Rhedereien mit 12 Segelschiffen von 4394 R.-R.-T. Gegen die Einführung sind 3 Rhedereien mit 12 Segelschiffen von 11 257 R.-T. und einem Dampfer von 453 R.-T. Eine Erklärung lehnten ab 3 Rhedereien mit 8 Segelschiffen von 3162 R.-T. Danach ist es also noch nicht ein Viertel der Braker Flotte, dem Raumgehalt nach, auf dem das Commando »Rechts« und »Links« Anwendung finden wird.

Vom 1. März ab hat im **Hafen** von **Cadiz** für alle ausgehenden und einkommenden Schiffe eine **neue Hafengebühr** Geltung. Für die Zwecke der Einziehung dieser Abgaben wird die Schiffahrt in drei Classen eingetheilt. Erste Classe: Die eigentliche Küstenschiffahrt, also die, die von einem Hafen zum andern der Halbinsel sich vollzieht; zu dieser Classe wird auch die Schiffahrt mit den Canarischen Inseln und spanischen Besitzungen gerechnet. Zweite Classe: Die Schiffahrt zwischen den genannten Häfen und denen der übrigen Länder Europas mit Einschluss der asiatischen Küsten am Mittelmeer und der afrikanischen am Mittelmeer und atlantischen Ocean bis Cap Bojador. Dritte Classe: Die Schiffahrt zwischen den spanischen Häfen denen aller übrigen, im Voraufgehenden nicht erwähnten Länder. Die Einziehung dieser Abgaben geschieht durch die Zollbehörde bei Abfertigung der Schiffe.

Kleine Mittheilungen.

Dem Reichstage ging der **Gesetzentwurf** betr. den **Gebührentarif im Kaiser Wilhelm-Canal** zu.

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein Hamburg.

Sitzung vom 21. April. Unter den Eingängen erwähnt der Vorsitzende einen in der »Hansa« gemachten Vorschlag, nach dem für Flaschenposten besondere Behälter verwendet werden sollten. Ein Mitglied ist in der Lage, mitzutheilen, dass einem derartigen Bedürfniss bereits entsprochen sei durch das Hydrographische Amt in London und auch durch Versuche, die der Fürst von Monaco mit kleinen in Bojenform gehaltenen Seeposten gemacht habe. Die Seeamtsverhandlung im Falle »Brunshausen« giebt dem Vorsitzenden Anlass, auf die Bedeutung der Ventilation des Schiffes bei Kohlenladungen hinzuweisen und den Mitgliedern aus Herz zu legen, im Laufe des Sommers über diesen Gegenstand Mittheilungen zu sammeln und den Standpunkt wissenschaftlicher Kreise in Erfahrung zu bringen. Herr Behr theilt dann mit, dass er sein Signalsystem durch Weglassen der weissen Farbe vereinfacht habe und bereit sei, practische Versuche, zu denen er die Mitglieder einladet, abermals im Mai anzustellen. Hierauf hält Herr Dr. Ehlers den in Aussicht gestellten Vortrag über Nacht- und Nebelsignale, über ihre Wirkungen und ihre Eigenschaften. (Wir werden diesen Vortrag später in extenso zum Abdruck bringen. D. R.) Durch seine durchdachten Ideen liess der Vortragende erkennen, dass er die schwierige Materie absolut beherrschte. An seine Ausführungen schloss sich eine kurze Discussion, in der besonders Herr Capt. Leithäuser seine Ansicht über die von ihm vorgeschlagenen Seitenhörnsignale entwickelte, nachdem sich bereits Herr Dr. Ehlers eingehend mit ihnen beschäftigt hatte. Da nach Ansicht des Vortragenden, in Uebereinstimmung mit der Versammlung, die Verwirklichung der Leithäuser'schen Vorschläge von dem Grade der Zuverlässigkeit abhängig sei, die akustische Signale für deren Empfänger beanspruchen können, beschloss der Verein im Wege einer Enquête die Ansicht activer Capitäne zu hören. In Form eines Fragebogens, dessen Text vom Vorstand später festgestellt wird, soll von den Capitänen in Erfahrung gebracht werden: welchen Werth sie akustischen Signalen beimessen und innerhalb welcher Grenzen (Angabe in Strichen) sie glauben, die Schallrichtung eines Nebelsignals bei ruhigem Wetter bestimmen zu können. Nächste Sitzung am 28. April. (Letzte Sitzung.)

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 23. April. Als Mitglied wird Herr Capt. Jensen, S. »Dorade«, aufgenommen, nach Erledigung der Eingänge wurde beschlossen, in diesem Sommer eine Ausfahrt vorzunehmen. Punkt 1 der Tagesordnung »Bau einer Navigationsschule«, zeitigte nach recht lebhaftem Meinungsaustausch, in dem im Wesentlichen die auf Seite 135 gekennzeichneten Mängel angeführt wurden, folgendes Resultat:

> »Der Verein Deutscher Seeschiffer befürwortet den Bau eines neuen Navigationsschulgebäudes in Hamburg, sofern nicht dafür Sorge getragen wird, dass im Seemannshause Schulräume und insbesondere ein Observationsort geschaffen werden, wie sie dem Zweck und der Bedeutung der Hamburger Navigationsschule entsprechen.«

Angeregt durch die Berathungen des Reichstages über eine Tiefladelinie nahm der Verein hierzu durch folgenden Beschluss Stellung:

> »Der Verein Deutscher Seeschiffer hält nach wie vor die Einführung einer obligatorischen Tiefladelinie auf deutschen Kauffahrteischiffen für nothwendig; er empfiehlt jedoch von einer gesetzlichen Vorschrift so lange abzusehen, bis die vom Germanischen Lloyd auf Veranlassung der See-Berufsgenossenschaft in die Wege geleiteten Berechnungen beendet sind.«

Von verschiedenen Seiten wurde hervorgehoben, dass mindestens ebenso nothwendig wie eine Tief- eine Mindestladelinie sei. Denn unter den verschollenen Schiffen figuriren die Ballaster mit dem grössten Procentsatz. Die Ansicht des Vereins wird durch nachstehende Resolution ausgedrückt:

> »Ebenso erwünscht wie die Tiefladelinie hält der Verein, nach eingehender Bearbeitung des Materials, die Einführung einer Mindestladelinie, da eine grosse Anzahl Schiffe nachweisbar durch zu geringe Beladung verloren gegangen sind.«

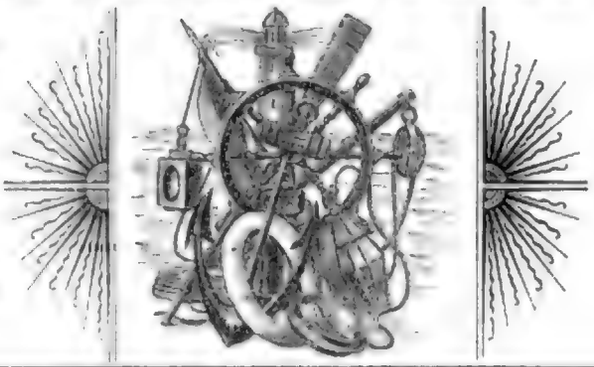
Nächste Sitzung am 30. April. Tages-Ordnung: **Berichterstattung über die Beschlüsse des Reichstages zur Seemannsordnung.**

Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer
zu Hamburg.
(Geschäftsführender Verein, Steinhöft 1.)

Seeschiffer-Verein „Weser"
in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin"
in Stettin.



Schiffer-Gesellschaft
in Lübeck.

Verein
Flensburger Seeschiffer
in Flensburg.

Seeschiffer-Verein
in Danzig.

Flaschen-Posten.

Die in der letzten Nummer der »Hansa« enthaltenen Hinweise auf missbräuchliche Verwendung von Flaschenposten rufen mir die Erinnerung an einen vor langer Zeit gelesenen Aufsatz aus Fr. von Zachs monatlicher Correspondenz zur Beförderung der Erd- und Himmelskunde (Gotha 1801): Vorschlag zu einer neuen Seebriefpost lebhaft zurück. Nachdem sich der Verfasser über Columbus Versuch, auf seiner ersten Rückreise am 14. Februar 1493 in tobendem Sturme eine Nachricht seiner Weltenentdeckung im Falle des Unterganges an Europas Küste gelangen zu lassen, ausgesprochen hat, schreibt er weiter: Der erste aber, der von einer Seepost mit Bouteillen Erwähnung gemacht hat, ist unseres Wissens der berühmte Bernadin de Saint Pierre, Verfasser des berühmten Romans Paul und Virginie gewesen. v. Zach berichtet über dessen Versuche von 1786 ff., und giebt selber Mittel an, statt der zu leicht zu übersehenden Flaschen »ganz eigens bezeichnete Gefässe von den Glashütten zu beziehen, sie inwendig mit blendendem, in die Ferne scheinenden Farben zu bemahlen und wie Spiegel zu belegen. Man könnte ihre möglichstärkste und möglichsichtbarste Form nach mechanischen, hydrostatischen und optischen Grundsätzen berechnen, vermöge welcher diese Gefässe immer so schwämmen und von den Wellen so getragen würden, dass immer ein grosser Theil davon ausserhalb dem Wasser sich sichtbar zeigte, in die Ferne bey Sonnenschein glänzte und nicht leicht an hohen Ufern und Felsen von einem Wellenschlag zerschmettert werden könnte.« Der genannte St. Pierre glaubt, die Cocos-Nuss wäre vorzüglich dazu geschaffen, denn: la nature l'a fait pour traverser les mers. — v. Zach fährt dann nach Aufzählung verschiedener Anwendungen der Idee bei Schiffbruch, Gefangenschaft usw. fort: »Für den Finder müssen daher solche Prämien ausgesetzt werden, welche mit dem Werthe des Fundes in einem billigen und aufmunternden Verhältnisse stehen. Sie müssen die Glasbehälter uneröffnet und unversehrt an die Behörden überbringen. Harte, sehr harte Strafen, viel härtere, als gegen den Post-Raub müssen gegen Diebstähle und Täuschungen dieser Art durch See- und Landesgesetze verhängt werden.« »Wir überlassen«, so fährt unser Gothaer Autor, dem wir dies heute nicht mehr verargen wollen, darauf fort, »es den Seefahrern, zu beurtheilen, ob sie eigens dazu eingerichtete Netze unter dem Schiffskiel anbringen können, worin sich während des Segelns solche Hypopontographen auffangen liessen.« Er schliesst dann: »Es wird auch nicht an Menschen fehlen, die über die tolle Idee einer Bouteillen-Post lachen, die Achseln zucken, réve d'un bon homme ausrufen und dieser Seepost die Devise, autant emporte le vent, geben werden! Wir wollen immerhin über uns lachen lassen.« —

Lübeck. **Sch.**

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Nächste Sitzung am Mittwoch, den 30. April 1902.

Tages-Ordnung:

Berichterstattung über die Beschlüsse des Reichstages zur Seemannsordnung.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.

Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1902. No. 18. Hamburg, den 3. Mai. XXXIX. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Panama- oder Nicaragua-Kanal. — Auszüge aus Geschäftsberichten verschiedener Reedereien. (1901.). — Das amerikanisch-englische Schiffahrts-Syndikat und die deutschen Reedereien. — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mitteilungen. — Vereinsnachrichten. — Büchersal. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Die jahrhundertelangen Bestrebungen nach einheitlicher allgemein gültiger ***Rechtschreibung*** *in der deutschen Sprache sind durch die neuesten amtlichen Regeln in ein entscheidendes Stadium getreten. Zum ersten Male haben sich Vertreter Deutschlands, Oesterreichs und der Schweiz zu gemeinsamen Beschlüssen geeinigt. Neben anderen periodischen Veröffentlichungen haben auch wir beschlossen, von dieser Nummer ab im redaktionellen Teil unseres Blattes die einheitliche Rechtschreibung anzuwenden.*

Auf dem Ausguck.

Die Seemannsordnung und die mit ihr in Verbindung stehenden Gesetze (Heimschaffungs- und Stellenvermittelungs-Gesetz sowie Abänderungen einiger Paragraphen des H.-G.-B.) sind vom Reichstage in drei Lesungen durchberaten worden. Auch zu dem Antrage über eine gesetzliche Regelung der Bemannungs-, Ausrüstungs und Seetüchtigkeitsfrage, wie ebenfalls über die Tiefladelinie hat das Hohe Haus insofern Stellung genommen, als auf Antrag der Sozialdemokraten die endgültige Beschlussfassung über die Anträge zu allen Gesetzen einem späteren Termin vorbehalten bleiben soll. Selbstverständlich werden die Sozialdemokraten nur dann ihre Drohung, event. gegen alle Gesetze zu stimmen, verwirklichen, wenn sie sehen, dass am Tage der Abstimmung ihre gegnerische Stellungnahme ohne Einfluss auf das Endergebniss ist. Also nur ein Wahlmanöver.*). — Auf die Beschlüsse selbst werden wir später, nachdem das Gesetz im Reichsanzeiger veröffentlicht worden ist, zurückkommen. Diesmal aber kann schon ausgesprochen werden, dass durch die Bestimmungen der neuen Seemannsordnung eine den Zeitverhältnissen angepasste Ausgleichung der Rechte und Pflichten sowohl der Arbeitgeber wie der Arbeitnehmer im Seeschiffahrtsbetriebe zu Stande gekommen ist. Verkennen wir auch gewiss nicht, dass beispielsweise das Arbeitsverbot an Sonntagen; das Recht den Heuervertrag zu lösen, wenn der Hafen, nach dem ein Schiff bestimmt wird, zur Zeit der Anmusterung verseucht war; sowie auch die Bestimmungen über die Regelung der Ueberstundenlohnfrage, Vorschriften sind, die unter bestimmten Voraussetzungen die wirtschaftliche Kraft der deutschen Reedereien zu beeinträchtigen vermögen, so können wir uns doch nicht auf den Standpunkt stellen, dass die neue Seemannsordnung den Charakter einer gegen die deutsche Reederei im feindlichen Sinne gerichteten Tendenz trägt. Allerdings noch weniger als zu dieser Auffassung vermögen wir uns zu der Anschauung zu bekennen, als sei im neuen Gesetz den Interessen des Schiffsmannes nicht genügend Rechnung getragen. Schon ein oberflächlicher Vergleich mit dem englischen und norwegischen Gesetz — Herr Dr. Semler hat sich als Berichterstatter

*) Der Reichstag hat am 29. April alle Gesetze angenommen.

wiederholt zu derartigen Gegenüberstellungen gezwungen gesehen — fällt, soweit die Wahrnehmung der Arbeitnehmerinteressen in Betracht kommt, ohne alle Frage zu Gunsten der neuen deutschen Seemannsordnung aus. Und damit können sich nicht nur die Seeleute niederer Chargen zufrieden geben. Auch die Kapitäne und Schiffsoffiziere haben Ursache ihre Befriedigung darüber auszudrücken, wenn sie unter ihren Untergebenen, mit denen sie täglich in der Ausübung ihres verantwortlichen Berufes zusammen sind, zufriedene Gesichter sehen. Den Wünschen der Schiffsoffiziere, Ueberstunden-Vergünstigung und unter bestimmten Voraussetzungen Einführung des Dreiwachensystems ist vom Reichstag nur bedingt Rechnung getragen. Wir bedauern es im Interesse der zahlreichen Schiffsoffiziere, die als Familienväter bisher auf den Ertrag der Ueberstundengelder leider nur zu sehr angewiesen waren. Umsomehr sind wir aber im Interesse aller deutschen Kapitäne und Schiffsoffiziere erfreut, dass die auf die Beeinträchtigung der Disziplin von sozialdemokratischer Seite gestellten Anträge — man kann sagen — durchweg abgelehnt wurden. Immer und immer wieder, bald mit dem Brustton der Ueberzeugung, bald versteckt, sind Versuche gemacht, den einen oder anderen Antrag durchzudrücken oder einzuschmuggeln. Glücklicherweise aber stets ohne Erfolg. Dieser Umstand verdient umso grössere Anerkennung, als die Bekämpfung der sozialistischen Forderungen in den Händen von nicht mehr als vier Abgeordneten lag, unter denen sich kein Nautiker befand. Was die deutschen Kapitäne, Schiffsoffiziere und ebenso auch die deutschen Reeder den Abgg. Kirsch, Lenzmann, Dr. Semler und Stockmann in dieser Beziehung zu verdanken haben, ist erst beim Durchlesen der stenographischen Berichte ersichtlich. Erleichtert wurde den Herren ihr Bestreben durch die schätzenswerte Unterstützung mehrerer Regierungsvertreter, unter denen der Unterstaatssekretär Exzellenz Rothe und Geh. Rat v. Jonquières den Regierungsentwurf sachlich aber geschickt und tatkräftig unterstützten. Auch Herr Admiral Schmidt vertrat gegen lebhaften Widerspruch seiner Gegner die Rechte der Schiffsführer und Schiffsoffiziere. Man braucht nur einen Blick in das von sozialdemokratischem Geiste geleitete seemännische Fachblatt zu werfen, um an den »lieblichen Kosenamen«, die den genannten Herren Abgeordneten und Regierungsvertretern dort gegeben sind, einen Massstab für die Bedeutung ihrer Tätigkeit legen zu können. — Erwähnung verdient noch, dass die neue Seemannsordnung am 1. April 1903 in Kraft treten soll.

* * *

Schon in einer der früheren Nummern ist auf den **Internationalen Schiffahrts-Kongress** hingewiesen, der im Juni und Juli d. Js. in **Düsseldorf** abgehalten werden soll. Aus dem Programm des Kongresses, das uns kürzlich zugestellt ist, geht über die Beratungsgegenstände hervor, dass die Tagesordnung zwei Abteilungen enthält: I. Binnenschiffahrt, II. Seeschiffahrt. Unter I befinden sich folgende Themata:

Ueberwindung grosser Höhen; Schiffahrtsabgaben; Wertminderung von Kohle und Koks bei der Schiffsbeförderung; Anlage von Stauweihern; Mechanischer Schiffszug auf Kanälen; Flussfahrzeuge von geringerem Tiefgang als 75 cm; Ausnutzung der Wasserkräfte an Wehren; Schiffswiderstand auf Kanälen; Neuere badische Rheinhäfen; der Crefelder Hafen; Die hydrographischen Arbeiten in Preussen und Norddeutschland; Binnenschiffahrt und Konjunctur; Gesamtüberblick über die Einrichtung von Wasserstrassen für die Binnenschiffahrt; die österreichischen Kanalprojekte; die Wasserversorgung bei den österreichischen Kanälen; Anwendung von Elektrizität auf den Schiffahrtsstrassen und in den russischen Häfen; Ausführung und Erfolg der Korrektion der Hunte unterhalb Oldenburgs.

Ein sehr reichhaltiges Material, dessen Besprechung an die Zuhörer — und vor Allem an die Zuhörerinnen — grosse Anforderungen stellt, wollen sie den Kongress mit dem Bewusstsein verlassen das Vernommene auch verdaut zu haben. Von grösserer Bedeutung für die Leser der »Hansa« ist aber die Tagesordnung der Abteilung II: Seeschiffahrt. Um nun von vorneherein keine Enttäuschungen wachzurufen, bemerken wir, dass auf diesem Kongress das weitverzweigte Gebiet »Seeschiffahrt« nicht von der nautischen, sondern hauptsächlich von der technischen und wirtschaftlichen Seite aus behandelt werden soll. Die nachstehenden Gegenstände der Tagesordnung erläutern das Gesagte:

Anlage- und Unterhaltungskosten eiserner und hölzerner Schleusentore; Verkehr mit Seeleichtern; Dockanlagen; Spülung von Seehäfen; Schutz der Leuchttürme; Löffel- und Greifbagger; Nebelsignalwesen; Schiffswiderstand im freien Wasser; Baggerungsarbeiten am Hafen von St. Petersburg; der Dnjepr-Seekanal; Der Kaiser Wilhelm-Kanal 1895—1901; Betriebsergebnisse und Erfahrungen; Häfen an der Westküste Portugals.

Nur die drei ersten Punkte dürften, weil sie als »Fragen« angegeben sind, Anlass zu einem Meinungsaustausch geben; die übrigen sind als »Mitteilungen«, also wohl als Vorträge aufzufassen, an die sich kaum eine Diskussion schliessen wird. Unter den aufgezählten Gegenständen heben wir zunächst hervor: Nebelsignalwesen. Ein Thema, das sonst geeignet ist, vom seemännischen Leser Aufmerksamkeit zu fordern. Es wird sich hierbei nun aber wohl weniger um eine Abschätzung der Vor- und Nachteile der im Seestrassenrecht angegebenen Nebelsignale handeln, als vielmehr um eine Mitteilung über Signalapparate und deren Eigenschaften. Da Herr Regierungsrat Körte als Berichterstatter genannt ist, werden wir wohl auch etwas Näheres über seine Untersuchungen mit akustischen Signalen unter Wasser erfahren. Weitere Beachtung verdient der Punkt: Schiffs-

widerstand im freien Wasser von den Hrn. Professor Flamm und Schiffbau-Ingenieur Schütte. Wir erinnern hierbei die Leser an einen in der »Hansa« (Nr. 16, 1901) auszugsweise wiedergegebenen Vortrag des Herrn Baurat Haak-Charlottenburg, über »Die Einsenkung der Schiffe und ihr Einfluss auf die Bewegungen und den Widerstand der Schiffe«. Diese Abhandlung, obgleich sie sich auf die Erfahrungen in begrenzten Gewässern beschränkte, hat doch in Schiffahrts-Kreisen grosses Interesse wachgerufen, wenn auch nicht verkannt wurde, dass für die offene See andere Gesetze wie für Kanäle und Binnengewässer in Frage kommen, um die Kräfte festzustellen, auf welche der Schiffswiderstand zurückzuführen ist. Von den Herren Flamm und Schütte dürfen wir nun auch auf die damals offen gebliebene Frage eine Antwort erwarten. — Der dritte Punkt auf den die Aufmerksamkeit der Leser noch besonders hingelenkt werden soll, ist: der Kaiser Wilhelm-Kanal 1895—1901, Betriebsergebnisse und Erfahrungen. Leider bot sich wegen Zeitmangel auf dem letzten Nautischen Vereinstag keine Gelegenheit, diesen für die deutsche Seeschiffahrt wichtigen Gegenstand näher zu besprechen. Sonst wäre von dem für das Thema bestimmten Berichterstatter, dem Verfasser dieser Zeilen, auf verschiedene Mängel hingewiesen, die sich im Kanalverkehr zum Nachteil der Seeschiffahrtsinteressenten hauptsächlich in den letzten Jahren recht unangenehm bemerkbar gemacht haben. Ob der für dieses Thema auf dem Düsseldorfer Kongress ausersehene Berichterstatter, Herr Geh. Rat Loewe, Präsident des Kaiserl. Kanalamtes, die erwähnte Versäumniss nachholen wird, ist in seiner Stellung doch wohl etwas zweifelhaft. Immerhin unterlassen wir nicht, ihn auf die Punkte: Durchschnittsdauer der Kanaldurchfahrt, Kanalschlepper, Schleppschiffahrt aufmerksam zu machen. Vielleicht streift er auch mit einigen Worten die Tariffrage.*) Ein Gegenstand, der als Diskussionsthema vor drei Jahren recht üppige Blüten zeitigte. — Nach dieser eingehenden Würdigung des Kongresses, ein kritisches Wort. Wer den Stand der für den Teil »Seeschiffahrt« angegebenen Berichterstatter betrachtet — mit Ausnahme von Geh. Rat Loewe nur Ingenieure — wird unwillkürlich fragen: Wesshalb hat die Kongressleitung unterlassen, Seeleute oder mit der praktischen Seefahrt in unmittelbarer Fühlung Stehende für die dortigen Bestrebungen zu gewinnen? Und es wird weiterhin auch die Frage entstehen: Ist der Titel »Seeschiffahrt« für die zweite Abteilung der Verhandlungsgegenstände des Kongresses besonders glücklich gewählt? Wir haben eingangs, um vor Enttäuschungen zu warnen, schon die Leser darauf aufmerksam gemacht, dass auf dem Düsseldorfer Kongress das weitverzweigte Gebiet »Seeschiffahrt« nicht von der nautischen, sondern nur von der technischen und wirtschaftlichen Seite behandelt werden soll. Immerhin, wir von der Wasserkante hatten erwartet, doch wenigstens ein Thema zu finden, das für den praktischen Seemann ein unmittelbares Interesse hat. Von ähnlichen Gedanken hat sich wohl auch der Nautische Verein in Hamburg leiten lassen, als er die Anregung, den Internationalen Schiffahrtskongress in Düsseldorf durch einen Delegierten zu beschicken, pure ablehnte.

*) Der Reichstag hat am 28. April die Dauer auf 5 Jahre verlängert, nach der die Tariffrage im Verordnungswege geregelt werden darf.

* * *

Der Seeamtsverhandlung (Seeamt Bremerhaven) über den **Unfall** des **Steuermanns** Völker vom deutschen Viermastschiff »**Renée Rickmers**« entnehmen wir eine Stelle, die verdient verbreitet zu werden. Das Schiff befand sich auf See, auf der Reise von Nagasaki nach Portland (Or.) Der Steuermann, der beim Untersuchen einer ihm vom Segelmacher gemeldeten Leckage in den Raum gestürzt war, hatte sich schwere Verletzungen am Rückgrat zugezogen. Um ihm bessere Pflege und ärztliche Behandlung zu verschaffen, lief der Kapitän den Hafen von Kobe an. Zwar hat dem Bedauernswerthen diese Menschenfreundlichkeit nichts zu nützen vermocht, er erlag einige Tage später seinen Verletzungen im Hospital, aber der Umstand, dass der Kapitän seine Reise unterbrach und unterbrechen durfte, um einer verunglückten Person der Schiffsbesatzung ärztliche Pflege angedeihen zu lassen, verdient uneingeschränkte Anerkennung und Nachahmung. Handelte der Schiffsführer s. Zt. auch selbstständig und nach eigenem Ermessen, so war er sich doch wohl nachträglich der Zustimmung seiner Reederei bewusst. Wir haben nun dieses schöne Beispiel von Fürsorge für unsere Seeleute nicht erwähnt, um die Grundlosigkeit der gegen deutsche Reedereien und Kapitäne ausgesprochenen Verdächtigungen, wie sie im Reichstage bei Beratung der Seemannsordnung von sozialdemokratischer Seite dutzendweise gefallen sind, zurückzuweisen — das ist doch zwecklos —, sondern um an einen Unglücksfall an Bord des amerikanischen Schiffes »Isoquais« zu erinnern. Dort hatte der Kapitän die Reise nicht unterbrochen, sondern den verletzten Mann mehrere Wochen lang bis zur Ankunft in San Franzisco an Bord gehalten. Infolge dieser Heilverzögerung musste das gebrochene Bein des Schiffsmannes amputiert werden. Als dann das amerikanische Gericht den Kapitän zu 3000 Dollar Schadenersatz verurteilte, war sich sowohl die englische wie die amerikanische Fachpresse, soweit sie zu diesem Fall

Stellung nahm, darüber einig, dass der Richter ein Urteil gefällt habe, das »im Widerspruch zu den tatsächlichen Verhältnissen stehe«. — Wenn die »Hansa« in einem analogen Falle zu ähnlicher Schlussfolgerung gekommen wäre — ihre »Freunde« wären gewiss aus dem Häuschen geraten. Entgegnungen in der englischen Presse haben wir nicht gelesen.

* * *

Wir erhalten folgende Zuschrift:

An die Redaktion der »Hansa«,
Hamburg, Steinhöft 1.

In Ihrer Nummer 17 sagen Sie im ersten Artikel gelegentlich der Besprechung der **Meerfahrt** des Kaisers auf dem **»Kronprinz Wilhelm«**: »Es dürfte noch nicht vorgekommen sein, dass der Monarch dort (an Bord eines deutschen Kauffahrteischiffes) eine Nacht geschlafen hat«. Dabei haben Sie nicht an den Besuch des Kaisers am 3. und 4. Januar 1901 in Hamburg gedacht, während dessen Se. Majestät in Begleitung des Reichskanzlers und eines grösseren Gefolges auf der Jacht »Prinzessin Viktoria Luise« der Hamburg-Amerika Linie Wohnung nahm, und in ihr als ihr erster Gast im Hamburger Hafen eine Nacht verbrachte.

Mit grösster Hochachtung
Hamburg-Amerika Linie.
Literarisches Bureau.
Hamburg, den 29. April 1902. Dr. Thiess.

* * *

Herr **Kapitän A. Albers**, der bisherige hervorragende Führer des Schnelldampfers »Deutschland« ist am 29. April infolge eines Herzleidens gestorben. Für seine Reederei, die Hamburg-Amerika Linie, ein grosser Verlust, galt Kapitän Albers doch mit Recht für eine seemännische Kraft allerersten Ranges. Noch auf der letzten Reise war es ihm vergönnt, Proben seiner grossen seemännischen Geschicklichkeit dadurch abzulegen, dass er den ruderlosen Schnelldampfer ohne jede fremde Hilfe über Plymouth und Cherbourg seinem Bestimmungsort Cuxhaven zuführen konnte. In dem Verstorbenen verlieren aber auch die deutschen Kapitäne einen Kollegen, der ihrem Stand stets zur grössten Zierde gereichte. Denn er gehörte zu den auserlesenen deutschen Schiffsführern, die, weil sie wegen ihrer hervorragenden Eigenschaften wiederholt von S. M. dem Kaiser in huldvollster Weise ausgezeichnet wurden, erheblich dazu beigetragen haben, die soziale und gesellschaftliche Stellung des deutschen Kapitäns und Schiffsoffiziers in der Oeffentlichkeit zu heben. Wir werden dem Verstorbenen ein dauerndes Andenken bewahren.

* * *

Zum Tode des Kommodore Albers ging der Hamburg-Amerika Linie von S. M. dem Kaiser folgendes Telegramm zu:

Wartburg, den 29. April.

Sprecbe der Hamburg-Amerika Linie Mein aufrichtiges Beileid zu dem Tode des hochverdienten vortrefflichen Kapitän Albers aus, der Meinen Bruder aus Amerika zurückführte und der auf der letzten Heimfahrt eine seemännische Meisterleistung durch Führung eines steuerlosen Schiffes bloss durch seine Maschinen aufzuweisen vermochte. Ehre seinem Andenken. Wilhelm. I. R.

Panama- oder Nicaragua-Kanal.

Wenn auch zu Anfang dieses Jahres (9. Jan.) mit 308 gegen 2 Stimmen der Entwurf des Nicaragua-Kanals angenommen worden ist, so ist damit noch keineswegs ein endgültiger Beschluss gefallen. Nachdem die neue Panama-Kanal-Gesellschaft beschlossen hat, alle ihre Rechte, Bauten u. s. w. für 100 Mill. Frk. statt wie früher für 250 Mill. Frk. den Ver. Staaten anzubieten, ist die Kanalfrage in eine neue Phase eingetreten, insofern damit die Anlage-Kosten des Panama-Kanals nicht mehr sondern eher weniger als die des Nicaragua-Kanales, die Unterhaltungs- und Betriebskosten des ersteren dagegen sich um $3^1/_4$ Mill. Frk. jährlich billiger stellen werden, was durch Kapitalisirung zu 3 pCt. schon eine Ersparniss von 112,5 Mill. Frk. ergiebt.

In der technischen Welt ist die Wahl zwischen Panama- und Nicaragua-Kanal schon längst zu Gunsten des ersteren gefallen. Muss man sich daher über den fast einstimmig gefassten Beschluss wundern, so ist eine Erklärung dafür nur darin zu suchen, dass der Streit vom technischen auf politisches Gebiet übertragen ist, wie das mit grossen Anlagen in letzter Zeit häufig der Fall gewesen ist, sowie dass ferner der Beschluss nur ein Mittel sein soll, den Besitz der Panama-Kanal-Gesellschaft zu verkleinern.

Der Beschluss, der sicherlich nicht unwiderruflich ist, giebt Veranlassung, beide Kanalprojekte bezüglich ihrer Vor- und Nachteile auf Grund der neuesten Forschungen miteinander zu vergleichen. Sollten die Vereinigten Staaten bei ihrem Beschluss beharren und kein Gewicht darauf legen, Eigentümer des Panama-Kanales zu werden, so kann sich möglicherweise dieser Schritt schwer an ihnen dadurch rächen, dass mit Zunahme des Wettkampfes zwischen den grossen seefahrenden Mächten von anderer Seite das Kapital zum Ankauf und zur Vollendung des Panama-Kanals zusammen gebracht wird. Ein derartiges Vorgehen steht nicht vereinzelt da. Der Ankauf der meisten Anteile der Suez-Kanal-Gesellschaft war eine der vorteilhaftesten Geldanlagen des britischen Reiches und zugleich ein Mittel, sich die Kontrole zu sichern, ohne in den Vordergrund zu treten und die Dividenden ohne weitere Belastungen einzuheimsen.

Nach amerikanischen Quellen (Engineering Magazine vom Januar, Engineering News Nr. 2) ergeben sich folgende Vorteile der beiden Kanäle:

I. Vorteile des Panama-Kanals:

1) Geringere Länge — 49 gegen 184 engl. Meilen. Die jüngste amerikanische Walker-Kommission giebt selbst zu, dass der Nicaragua-Kanal 217 km länger ist;

2) Weniger Schleusen — 5 gegen 8;

3) Geringere Steigung — 25 m gegen 32 m;

4) Weniger und flachere Krümmungen;

5) Kürzere Durchfahrtszeit — 12 gegen 33 Stunden für tiefgehende Schiffe;

6) Geringere Anlagekosten — 360 Mill. Frk. ausschliesslich der Kaufsumme gegen 475 Mill. Frk.

7) Geringere Unterhaltungs- und Betriebskosten — 5 Mill. gegen 8¼ Mill. Frk.

8) Bessere Häfen an den Endpunkten. — Während der Nicaragua-Kanal keine natürlichen Häfen an den Endpunkten besitzt, hat der Panama-Kanal eine ausgezeichnete Reede an der Seite des Stillen Ozeans und einen brauchbaren, schon in Benutzung genommenen Hafen an der Seite des Atlantischen Ozeans;

9) Sofortige Inangriffnahme der Arbeiten, wogegen wegen der erforderlichen Vorbereitungen mit dem Nicaragua-Kanal erst nach 2 Jahren begonnen werden kann.

II. Vorteile des Nicaragua-Kanals.

1) Weniger kolossale Arbeiten. — Zur Durchschneidung der Wasserscheide sind nur 18 Mill. Kubikyards zu entfernen gegen 43 Mill zur Vollendung des Culebra-Durchstichs;

2) Kürzere Herstellungszeit — 8 gegen 10 Jahre;

3) Kürzerer Seeweg. — Von nordamerikanischen Häfen am Atlantischen Ozean nach nordamerikanischen Häfen am Stillen Ozean, vor allen Dingen für Häfen im Golf von Mexiko (2 Tage) ist dies von grösserer Wichtigkeit als der Vorteil (1 Tag) von Panama für südamerikanische Häfen, welche Fahrt nicht von so grosser Bedeutung ist;

4) Bessere Benutzung für Segelschiffe. — In der Bai von Panama herrschen Windstillen, dagegen Passatwinde in dem Golf von Nicaragua. Es ist nicht nur möglich, sondern eher sehr wahrscheinlich, dass für lange Fahrten wiederum Segelschiffe mehr Verwendung finden werden. Die Nachteile namentlich für Segelschiffe durch die grössere Länge und den stärkeren Strom des Nicaragua-Kanals werden dagegen nicht erwähnt;

5) Oertliche Entwickelung. — Eine grosse Landstrecke in Nicaragua und Costa Rica kann durch den Canal zur Entwickelung gelangen und dadurch dem Handel der Vereinigten Staaten zu Gute kommen, wogegen am Panama-Kanal darauf nicht zu rechnen ist;

6) Besseres Klima. — Diese Annahme weicht indessen so sehr von der allgemeinen Meinung ab, — in Panama sind 4 trockene Monate gegen keine in Nicaragua bei geringerem Regenfall, sowie wenige und nicht so heftige Erdbeben —, dass darauf weiter kein Gewicht zu legen ist.

Berücksichtigt man nun ferner, dass das Land am Nicaragua-Kanal weniger bekannt ist und daher der Bau dieses Kanales grössere Schwierigkeiten verursacht; dass genügende Arbeitskräfte in Folge der grösseren Entfernung der Bauten weniger sicher zu erhalten sind; dass keine Arbeitsplätze und keine Verkehrsmittel wie beim Panama-Kanal vorhanden sind — so empfiehlt dennoch die jüngste amerikanische Kommission unter Walker den Nicaragua als die praktischeste und ausführbarste Lösung! Um so unbegreiflicher aber erscheint dies, als die Tonnen-Capacität des Nicaragua-Kanals geringer ist als die des Panama-Kanals.

Der Panama-Kanal ist ziemlich bis zur Hälfte mindestens bis $^2/_5$ vollendet. Selbst der frühere Geniegeneral der Vereinigten Staaten, H. L. Abbot, der 3 Jahre lang Mitglied der internationalen Kommission für die Landenge-Kanäle war, gelangt zu dem Schluss, dass die Anlagen der neuen Panama-Kanal-Gesellschaft erwiesen haben, dass dieser Weg so viele natürliche Vorteile hat, dass nach dessen Vollendung der ganze Verkehr sich über die Landenge ziehen wird. Nach den Schätzungen der internationalen Kommission, die neben Frankreich auch England, Deutschland, Russland, die Vereinigten Staaten und Columbia repräsentirten, betragen die Kosten zur Vollendung des Panama-Kanals in der Weise, dass derselbe während 50 Jahre den Anforderungen der Schiffahrt entspricht und erforderlichen Falles auch verbreitert werden kann, im Ganzen 100 Mill. Dollars, d. h. nur die Hälfte der Kosten des Nicaragua-Kanals. Die neue Gesellschaft hat Alles, was nötig ist, um die Arbeit in grossem Umfange wieder aufzunehmen, mit Ausnahme des Geldes.

Die Anlagekosten des Panama-Kanals können auf Grund der Erfahrungen mit ziemlicher Sicherheit berechnet werden, wogegen die des Nicaragua-Kanals nur schätzungsweise zu bestimmen sind. Nach aller Wahrscheinlichkeit wird daher auch die Schätzung der jüngsten Kommission noch weit unter den Ausführungskosten bleiben. Aber abgesehen davon wird unter Berücksichtigung der geringeren Unterhaltungs- und Betriebskosten und des billigeren Kaufpreises, der Panama-Kanal sich bedeutend billiger stellen als der Nicaragua-Kanal, sodass letzterer in technischer wie in finanzieller und wirtschaftlicher Beziehung viel minderwertiger ausfallen muss. H.

Auszüge
aus
Geschäftsberichten verschiedener Reedereien.
(1901.)

(Fortsetzung.)

12) Deutsche Dampffischerei-Gesellsch. „Nordsee", Bremen.

Aktienkapital ℳ 3 000 000, Betriebsüberschuss ℳ 234 350, Abschreibungen ℳ 143 894; **Dividende** ℳ 180 000 = **6 pCt.** Letztjährige Dividende 5 pCt.

In diesem Jahre ist in der Anzahl unserer Dampfer eine grössere Veränderung eingetreten. Am 1. Januar bestand unsere Flotte aus 30 Dampfern. Leider hatten wir gleich zu Anfang des Geschäftsjahres den Verlust zweier Dampfer zu beklagen, die für uns stets sehr vorteilhaft gefahren hatten. Dampfer »Primus« ging im Januar und Dampfer »Düsseldorf« im Februar auf einer Fangreise in See, von welcher beide Dampfer nicht zurückkehrten. Zweifelsohne sind sie mit ihrer ganzen braven Besatzung, ein Opfer des Meeres geworden. Im Juni hatten wir Gelegenheit unsere kleineren, älteren Dampfer »Nixe«, »Nymphe«, »Sonntag« und »Montag« für einen den Buchwert übersteigenden Preis abzustossen und kontrahierten wir dafür bei der Werft G. Seebeck A.-G. in Bremerhaven den Bau von 4 neuen Dampfern. Diese Dampfer stellen einen ganz neuen Typ von Fischdampfern dar; sie sind speziell für den Fang auf den nördlich gelegenen Fischplätzen eingerichtet und werden mit allen Neuerungen ausgerüstet.

Die Fänge der Dampfer waren besonders in den Herbstmonaten im allgemeinen nicht unbefriedigend. Die Preise der Seefische waren dank des sich in der Bevölkerung immer mehr Bahn brechenden Verständnisses für die Seefischnahrung und des dadurch bedingten grösseren Konsums auf höherer Basis und speziell für die grösseren Islandfänge zeigte sich eine bessere Verwertung. Nur wirkte der lang andauernde heisse und trockene Sommer auf den Konsum nachteilig.

Zu unserer grossen Dankverpflichtung hat der Norddeutsche Lloyd, Bremen, mit den von uns in unserer Marinieranstalt hergestellten Marinaden auf seinen Schiffen Versuche zur Verpflegung von Passagieren und Mannschaften angestellt. Da diese Versuche sehr gut ausgefallen sind, hat der Norddeutsche Lloyd auf seinen sämtlichen Schiffen diese Marinaden eingeführt, wodurch ein neues und bedeutendes Absatzgebiet eröffnet worden ist. Wir sind bestrebt, dieses Absatzgebiet zu erweitern und haben berechtigte Aussicht, auch bei anderen grossen Dampfergesellschaften und besonders bei der Kaiserlichen Marine unsere Marinaden einzuführen.

Das zum Eistransport eingerichtete Vollschiff »Union« hat sich gut bewährt und wird sich auch speziell in Jahren, in denen in Deutschland nur wenig Eis geerntet werden konnte, für uns als sehr nutzbringend erweisen.

Zu Anfang dieses Jahres hatten wir noch mit höheren Kohlenpreisen zu rechnen, die sich jedoch später nicht unwesentlich niedriger stellten. Die Einrichtung, unsere, die nordischen Fangplätze befischenden Fischdampfer englische Häfen zum Einnehmen von Kohlen anlaufen zu lassen, hat sich gut bewährt und werden wir daran auch ferner festhalten.

Im laufenden Geschäftsjahre 1902 wird unsere Fischdampferflotte durch die im Bau befindlichen 4 Dampfer vergrössert und dadurch das Fangvermögen derselben erheblich erweitert werden. Dieses ist um so wichtiger, als die Aufnahmefähigkeit des deutschen Marktes für Seefische und Marinaden von Jahr zu Jahr stetig wächst, so dass wir auf Vergrösserung unserer Flotte hingewiesen sind, um mit der Zunahme des Konsums Schritt zu halten.

Die Kohlenpreise sind inzwischen noch weiter zurückgegangen, so dass auch im Betriebe der Dampfer eine weitere Ersparniss zu erwarten ist.

13) Aktien-Gesellschaft „Alster" in Hamburg.

Aktienkapital ℳ 2 500 000, Betriebsgewinn ℳ 429 699, Abschreibungen etc. ℳ 170 832; **Dividende** ℳ 175 000 = **7 pCt.** Die Dividenden der beiden letzten Jahre betrugen 10, 8½ pCt. Die Gesellschaft ist gegründet am 15. Januar 1898.

Die in unserem letzten Jahresbericht ausgesprochene Hoffnung auf ein gutes Geschäftsjahr hat sich erfüllt. Angesichts der fortdauernd guten Resultate unserer Schiffe entschlossen wir uns im Frühjahr v. J. den Schiffspark durch ein weiteres erstklassiges und modernes Segelschiff zu vergrössern. Da jedoch die Preise für derartige Schiffe aus zweiter Hand sich relativ höher stellten als diejenigen für Neubauten, so kontrahirten wir den Bau einer Viermastbark mit den Herren Archd. Mc. Millan & Son, Dumbarton. Das Schiff wird nach der höchsten Klasse Lloyds gebaut und erhält folgende Dimensionen: Länge 330', Breite 47', Tiefe 28' 10". Die Ladefähigkeit wird ca. 5100 t betragen. Das Schiff erhält Einrichtungen für genügend Wasserballast, um mit diesem allein in See gehen zu können. Besondere Sorgfalt legten wir auf eine möglichst grosse Segelfähigkeit, ohne jedoch die Ladefähigkeit erheblich zu beeinträchtigen. Das Schiff wird den Namen »Alsterberg« führen.

Der Schiffspark besteht nunmehr aus 8 Schiffen von zusammen 20 484 t N.-R. mit 33 900 t Tragfähigkeit. Das Durchschnittsalter stellt sich Ende 1901 ohne Berücksichtigung des Neubaus auf 9,7 Jahre bei einem Durchschnitts-Buchwerth von ℳ 132.70 per t N.-R.

Obwohl der Frachtenmarkt sich in einer weichenden Konjunktur befindet, sind wir doch zu der Erwartung berechtigt, auch für das laufende Geschäftsjahr, sofern wir von grösseren Unglücksfällen verschont werden, ein verhältnismässig befriedigendes Resultat erzielen zu können, da wir einen Theil unserer Flotte bereits zu höheren Sätzen als den gegenwärtig zu erreichenden verfrachtet haben.

14) Neue Dampfer-Compagnie Stettin.

Aktienkapital ℳ 2 500 000, Betriebsgewinn ℳ 136 10[illegible], Abschreibungen etc. ℳ 71 938; **Dividende 0 pCt.** Die letztjährige Dividende betrug 8 pCt.

Die Frachten, welche schon am Schlusse des Jahres 1900 abflauten, wichen, je weiter wir in das Jahr 1901 hineinkamen, mehr und mehr zurück, erreichten schliesslich einen derartig niedrigen Stand, wie er wohl kaum dagewesen ist und vermochten sich auch bis zum Schlusse des Jahres nicht wieder zu heben.

Ausser verschiedenen grösseren und kleineren Havarien haben wir leider den Verlust unseres Dampfers »Stettin« zu beklagen, welcher nach einer Kollision mit dem Dampfer »Reval« bei Stilow-Bake in der Nähe von Leba sank, nachdem die Besatzung und Passagiere glücklich gerettet waren. Auch die vielen anhaltenden und schweren Stürme in den letzten Monaten haben störend auf unser Geschäft eingewirkt, und die für Reparaturen und Anschaffungen verausgabten Summen erreichten wiederum eine beträchtliche Höhe.

Dem Unterstützungsfonds sind ℳ 2543.05 ₰ entnommen und an die Besatzung des Dampfers »Stettin« vertheilt, welche bei dem Untergang des Schiffes ihres gesamten Effecten verloren hatte. Derselbe weist ℳ 27 456.95 ₰ auf.

15) Hanseatische Dampfer-Compagnie, Hamburg.

Aktienkapital ℳ 2 000 000, Betriebsgewinn ℳ 151 245, Abschreibungen ℳ 236 656; **Dividende** ℳ 140 000 = **7 pCt.** Die vorjährige Dividende betrug 10 pCt. Die Gesellschaft ist gegründet am 14. September 1899.

Die Entwickelung des Frachtenmarktes in China, in welcher Fahrt unserere Dampfer vorzugsweise beschäftigt waren, entsprach durchaus den im letzten Berichte ausgesprochenen Erwartungen und gelang es uns, nicht nur für die s. Zt. bereits vorhandenen aber noch unbefrachteten, sondern auch für die 3 neu hinzugekommenen Dampfer »Hans Menzell«, »Hermann Menzell« und »Heinrich Menzell« lohnende Beschäftigung für das Berichtsjahr zu sichern. Leider wurde das Jahresresultat recht ungünstig beeinflusst, indem sämmtliche Schiffe mit Ausnahme von »Hermann Menzell« grössere Havarien erlitten, wobei bei den guten Zeitcharters namentlich der Zeitverlust während der Reparaturen empfindlich das Resultat beeinträchtigte. Ferner konnten, da erst im Laufe des Jahres angekauft, »Hermann Menzell« nur 6 Monat, »Hans Menzell« nur 7 und »Heinrich Menzell« nur 4½ Monate zum Verdienst beitragen. Bei den beiden letzteren Dampfern gehen hiervon sogar noch die Reisen von November und December ab, die wegen Fehlens der Abrechnungen noch nicht aufgemacht und berücksichtigt werden konnten und deren Resultat infolgedessen dem nächsten Jahre zu gute kommt. — Immerhin kann das Endergebnis als ein recht befriedigendes angesehen werden und wenn wir auch auf Veranlassung des Aufsichtsrats statt der eigentlich in Aussicht genommenen Dividende von 10 pCt. nur 7 pCt. zur Verteilung vorschlagen, so geschieht dies nur im Interesse einer wesentlichen Verstärkung der Reserven, womit wir dem Beispiele anderer ersten Reedereien und sonstigen Gesellschaften in gegenwärtiger Zeit folgen.

Die Aussichten für das laufende Jahr sind ebenso günstige wie für das abgelaufene, indem es uns gelang, zu den recht guten Raten des Vorjahres alle Schiffe bis auf »Hans Menzell« in Zeitcharter unterzubringen, und zwar einige bis zum Frühjahr 1903. Der »Hans Menzell« eignet sich in Folge seiner Grösse besser für längere Reisen. — Wir dürfen daher wohl die Hoffnung aussprechen, besonders wenn wir, wie nur normal, etwas mehr von Havarien verschont bleiben, dass das laufende Jahr mindestens ebenso gut abschliessen wird, wie seine beiden Vorgänger.

16) Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Triton", A.-G., Bremen.

Aktienkapital ℳ 1 800 000, Bruttogewinn ℳ 245 084. Nach angemessenen Abschreibungen bleiben **7 pCt.** auf die alten und **3½ pCt.** auf die neuen Aktien als **Dividende**. Die Dividenden der zwei letzten Jahre betrugen 8, 5 pCt.

Die Dampfer der Gesellschaft waren für das verflossene Jahr sämtlich an verschiedene Zeitcharterer zu guten Raten verfrachtet. Es wäre somit, da alle Dampfer von Unfällen verschont geblieben sind, ein recht günstiges Erträgnis zu erwarten gewesen, wenn nicht im Juni einer der Befrachter, eine in Antwerpen domizilierte Firma, infolge Zahlungsunvermögens die Charter hätte annullieren müssen. Dadurch ist der Gesellschaft ein recht empfindlicher Verlust zugefügt, zumal Frachten seitdem unaufhörlich fielen. Bei der Werft von G. Seebeck A.-G. in Bremerhaven wurde ein Dampfer in Grösse von 3200 t Tragfähigkeit in Auftrag gegeben, welcher im April d. J. zur Ablieferung kommen wird. Die Forderung der Gesellschaft aus der Havarie des Dampfers »Regenstein« an die beiden falliten Hamburger Versicherungsgesellschaften, »Patriotische« und »Kosmos«, beträgt 7272.35 ℳ; wann und in welcher Höhe Zahlungen darauf erfolgen werden, ist z. Z. nicht zu bestimmen. Dampfer »Falkenstein« fährt noch bis Anfang März d. J. unter vorjähriger Charter. Für das laufende Jahr sind mehrere Frachtkontrakte für Kohlenladungen nach und für Holzladungen von der Ostsee geschlossen. Für Frachten ist, wie der Bericht sagt, für die nächste Zeit eine merkliche Besserung kaum zu erwarten.

17) Flensburger Dampfschiffahrtsgesellschaft von 1869.

Bruttogewinn ℳ 483 114, Abschreibungen ℳ 243 912; **Dividende** ℳ 239 201 = **11 pCt.**

Im 32. Geschäftsjahr kommt das Resultat unserer Gesellschaft seinem Vorgänger im Gesamtergebnis ziemlich gleich. Wie allgemein im verflossenen Jahre ist auch im Verdienst unserer in europäischer Fahrt beschäftigten 4 bezw. 5 Dampfer ein bedeutender Ausfall zu verzeichnen, doch wird glücklicherweise ein Ausgleich durch den besseren Erfolg unserer in China fahrenden 5 Dampfer wieder hergestellt. Die traurige Lage des europäischen Frachtenmarktes setzte zu unerwartet plötzlich ein, um Deckung für das Jahr durch rechtzeitige Frachtabschlüsse sichern zu können. Zwar war Beschäftigung für einen Teil der Saison im Vorwege geschlossen, doch reichten die Frachtraten der zweiten Jahreshälfte vielfach nicht für die Betriebskosten der Schiffe aus. Die bereits im vorigen Bericht gemeldeten günstigen Abschlüsse unserer 5 Dampfer in China haben die auf sie gesetzte Erwartung gerechtfertigt, und da es gelungen ist, 4 dieser Dampfer für ganz 1902 zu ähnlichen Frachtraten wieder unterzubringen, ist anzunehmen, dass China auch in 1902 einen recht guten Gewinn aufweisen wird. — Silberkurse flauten schon im Laufe von 1901 bedeutend ab und ist zu hoffen, dass ihr gegenwärtig niedriger Stand sich wieder heben wird. Leider ist noch keine Aussicht vorhanden, dass sich eine Besserung in den hiesigen Frachten Bahn brechen wird.

18) Reederei „Visurgis", Bremen.

Aktienkapital ℳ 2 000 000, Betriebsgewinn ℳ 303 203, Abschreibungen ℳ 131 626; **Dividende** ℳ 156 000 = **8 pCt.** Die letztjährige Dividende betrug 9 pCt.

Das Vollschiff »Nymphe« ist am 22. November v. J. an der japanischen Küste verloren gegangen. Das Schiff war zum Vollen versichert. Die bis ult. Dezember eingegangenen Versicherungsgelder hat die Gesellschaft von dem Kasko-Buchstande abgeschrieben; der Rest derselben kommt erst in diesem Jahre zur Auszahlung. Dagegen wurde das englische Schiff »Centesima«, von 2949 t Br. resp. 2796 t N.-R., im Juni v. J. erworben und unter dem Namen »Nauarchos« in die Flotte der Gesellschaft eingereiht.

Frachtraten, sowohl ausgehend wie rückkommend, haben, wie der Bericht weiter ausführt, namentlich seit dem Beginn dieses Jahres eine scharf rückgängige Tendenz verfolgt und können heute kaum noch lohnend genannt werden. Die Gesellschaft hat jedoch noch rechtzeitig einen Teil ihrer Flotte zu lohnenden Raten abschliessen können, so dass sie von der schlechten Geschäftslage nicht so hart betroffen wird. Die Erträgnisse des abgelaufenen Jahres sind nicht ganz so gut wie im Vorjahre.

19) Flensburg-Stettiner Dampfschiffs-Gesellschaft.

Das Gewinn- und Verlustkonto schliesst nach verschiedenen Abschreibungen mit einem Verlust von ℳ 8593 ab.

Die Erwartungen, welche durch die im Jahre 1900 erzielten günstigen Resultate wohl auch für das Jahr 1901 gehegt werden durften, sind bitter getäuscht worden, sodass wir leider einen sehr ungünstigen Abschluss haben machen müssen. Um den Anforderungen zu genügen, welche von den Abladern für die Hamburg-Finnland-Linie gestellt wurden, waren wir gezwungen, einen vierten Dampfer für diese Linie einzustellen, und ward im Februar der Dampfer »Hektos« zu einer der Zeit annehmbaren Rate in Zeitcharter genommen. Wenn auch das Güterquantum, welches von Hamburg nach den finnischen Häfen befördert war, 1901 erheblich grösser als 1900 gewesen ist, so haben die Dampfer »Hektos», »Forsteck«, »Stella« und »Suomi« auch sieben Reisen mehr ausführen müssen, wodurch die Kosten auch ganz bedeutend grösser werden mussten. Ausserdem musste noch ein Dampfer extra für eine Ausreise von Hamburg nach Finnland gechartert werden. Die Fahrten in der Ostsee sind hauptsächlich von den beiden Dampfern »Sexta« und »Silvia« ausgeführt.

Obgleich auch hier der schlechte Frachtenmarkt sich fühlbar machte, so haben diese Routen doch verhältnismässig ein günstiges Resultat gebracht. Der rapide und dauernde Rückgang des Frachtmarktes im allgemeinen und insonderheit der für unsere Dampfer so wichtigen Holzfrachten verursachte, dass die Dampfer »Saturn«, »Forsteck« und besonders der Dampfer »Hektos« erhebliche Verluste brachten.

Für den Dampfer »Sexta« mussten neue Kessel angeschafft werden, diese und die damit verbundenen Arbeiten und Reparaturen, sowie Anschaffung einer neuen Winde erforderten eine Summe von ℳ 30 586.59, wovon ℳ 6000 bereits 1900 dem Wertkonto des Dampfers zugeschrieben sind. Da zu erwarten, dass der Dampfer »Saturn« in absehbarer Zeit einer ähnlichen Reparatur unterworfen werden müsste, und der Dampfer für unsere Fahrten in der Ostsee nicht praktisch war, ward beschlossen, denselben zu verkaufen.

Das amerikanisch-englische Schiffahrts-Syndikat und die deutschen Reedereien.

Ueber den zwischen den beiden grossen deutschen Schiffahrts-Gesellschaften und dem amerikanisch-englischen Syndikat abgeschlossenen Vertrag sind bereits einige, den Inhalt desselben in grossen Zügen charakterisierende Mitteilungen in die Oeffentlichkeit gelangt. In Ergänzung dieser Angaben wird von den beiden deutschen Gesellschaften Wert darauf gelegt, nochmals betont zu sehen, dass sie es abgelehnt haben, dem amerikanisch-englischen Syndikat beizutreten, um in jeder Beziehung ihre Unabhängigkeit zu wahren. Um so weniger Bedenken konnten aber bestehen, mit dem Syndikat Vereinbarungen zu treffen, welche unter voller Aufrechterhaltung der Selbständigkeit der deutschen Linien eine Abgrenzung der beiderseitigen Interessensphären und den Ausschluss eines unter Umständen für beide Teile ruinösen Konkurrenzkampfes zum Gegenstande haben. Unter den hierauf bezüglichen Abmachungen geht die für die deutschen Interessen wichtigste dahin, dass die Syndikats-Linien sich für die ganze auf 20 Jahre bemessene Dauer des Vertrages verpflichtet haben, ohne Einverständnis der deutschen Linien mit keinem ihrer Schiffe nach einem deutschen Hafen zu kommen, wogegen die deutschen Gesellschaften die Verpflichtung übernommen haben, ihren gegenwärtigen Verkehr von England nicht über ein bestimmtes Mass hinaus zu erweitern. Daneben sind noch eine Reihe von anderen Vereinbarungen getroffen worden, welche bestimmt sind, jeder Konkurrenz zwischen den beiden grossen Gruppen — dem amerikanisch-englischen Syndikat und den deutschen Gesellschaften — von vornherein vorzubeugen. Um diesen Vereinbarungen die praktische Wirkung in ganz besonderem Masse zu sichern, sind Bestimmungen vorgesehen, durch welche jede der beiden Gruppen an den finanziellen Erfolgen der anderen Gruppe bis zu einem gewissen Grade interessiert wird, sodass schon die Rücksicht auf das eigene Wohl es jeder Partei verbietet, mit der anderen in Wettbewerb zu treten, wobei jedoch der Erwerb von Aktien seitens des Syndikats in den deutschen Gesellschaften und umgekehrt verboten ist.

Im Uebrigen ist ein freundschaftliches Zusammenwirken beider Gruppen vereinbart, welches u. A. in der gegenseitigen Unterstützung konkurrierenden dritten Parteien gegenüber sowie in gegenseitiger Aushülfe durch Verchatterung von Dampfern in Bedarfsfällen seinen Ausdruck finden wird. Zur Erledigung aller die gemeinsamen Interessen beider Gruppen berührenden Fragen, zu denen insbesondere auch die ökonomischere Ausnutzung des vorhandenen Schiffsmaterials zu rechnen ist, wird ein aus zwei Vertretern des amerikanisch-englischen Syndikats und zwei Vertretern der deutschen Gesellschaften bestehendes Komitee eingesetzt werden. Dem Charakter der ganzen Vereinbarung entsprechend, wird dieses Komitee keine Exekutivgewalt haben, sondern die an dasselbe gelangenden Angelegenheiten im Wege freundschaftlicher Verständigung ordnen. Meinungsverschiedenheiten über die Auslegung des Vertrages sollen einem Schiedsgericht unterbreitet werden. Die Vertragsdauer ist, wie oben angegeben, auf 20 Jahre festgesetzt, jedoch unter Vorbehaltung des gegenseitigen Rechtes, nach Ablauf von 10 Jahren eine Revision des Vertrages zu verlangen und von dem Vertrage zurückzutreten, falls diese nicht zu Stande kommt.

Weitere eingehendere Mitteilungen über den Vertrag dürften in den ausserordentlichen Generalversammlungen erfolgen, welche die beiden Gesellschaften demnächst berufen werden. Aus dem Gesagten geht aber bereits hervor, dass es ein grosser Irrtum sein würde, wollte man den Vertrag etwa unter dem Gesichtspunkte betrachten, als hätten die deutschen Gesellschaften sich mit der durch die Gründung des amerikanisch-englischen Schiffahrts-Syndikats einmal gegebenen an sich unerwünschten Situation bestmöglichst abgefunden. Die wahre Sachlage ist, dass die Reformen im Betrieb der transatlantischen Reedereien, auf deren Notwendigkeit Herr Generaldirektor Ballin kürzlich in einem Interview mit einem Vertreter der Presse nachdrücklich hingewiesen hat, angesichts der unter den verschiedenen englischen Linien bei jeder Gelegenheit hervorgetretenen Eifersucht die Gründung eines solchen Syndikats geradezu zur Voraussetzung haben. Die deutschen Gesellschaften erwarten daher mit Recht von der jetzt endlich vollzogenen bisher niemals erreichbar gewesenen Einigung der grossen amerikanischen und englischen Reedereien ein Aufblühen auch ihres eigenen Geschäftes. Der Verlauf, den die ganze Angelegenheit genommen hat, ist hiernach als ein grosser von den deutschen Gesellschaften erzielter Erfolg anzusehen.

Schiffbau.

Bauaufträge.

Die Schiffswerft von Schömer & Jensen, Tönning, erhielt von der neuen Pellwormer Dampfschiffahrts-Gesellschaft auf Pellworm einen **Doppelschraubendampfer** für den Verkehr Husum-Pellworm in Auftrag. Die Haupt-Dimensionen desselben sind: 90′ Länge, 17′ Breite und 8′ Seitenhöhe. Die beiden Compoundmaschinen indizieren zusammen 170 Pferdestärken und werden dem Schiff eine Geschwindigkeit von mindestens 10 Knoten geben. Der Dampfer erhält ausser den Kajüten für Kapitän, Maschinist etc. je einen Salon I. und II. Klasse mit Restauration und wird in jeder Beziehung der Neuzeit entsprechend eingerichtet. U. a. wird er mit einer elektrischen Scheinwerfer-Anlage von 3000 N. K. Leuchtkraft und elektrischer Kajütenbeleuchtung ausgestattet. Ausserdem sind Einrichtungen für Viehtransport an Deck vorgesehen.

* * *

Die Reederei Cords & Schmidt, Rostock, hat mit der Neptunwerft den Bau eines Stahlfrachtdampfers von 1300 t Schwergut Tragfähigkeit kontrahiert.

* * *

Stapelläufe.

Die Abmessungen des unter Spezialaufsicht des Germ. Lloyd für die höchste Classe + 100 A/4/L aus deutschem S. M.-Stahl erbauten Schulschiffes **»Herzogin Cecilie«**, dessen Stapellauf in letzter Nummer erwähnt wurde, sind folgende: 308′ 2″ (93,93 m) × 46′ (14,02 m), × 27′ 6″ (8,38 m), Tragfähigkeit 4000 t, Deplacement ca. 6300 t. Bei Festlegung der

Schiffslinien und der ganzen Takelage ist von vornherein Bedacht auf schnelles Segeln und leichte Bedienung der Segel genommen. Das als Viermastbark mit doppelten Mars-, Bram- und Royalraeen und zwei Gaffeln getakelte und mit langer, bis zum Grossmast reichender Poop gebaute Schiff ist in jeder Beziehung mit allen auf grossen modernen Seglern üblichen Einrichtungen versehen. Sechs durchgehende verstärkte wasserdichte Querschotte in Verbindung mit einem von vorn bis hinten sich erstreckenden, aus sechs einzelnen Abteilungen bestehenden wasserdichten Doppelboden zur Aufnahme von ca. 450 t Wasserballast dienen zur grössten Sicherheit des Schiffes. drei Dampfwinden, ein im Donkeyraum untergebrachter Destillier-Apparat von 7000 Liter täglicher Leistung und eine Eismaschine erhalten den Dampf von einem Donkey-Kessel von ca. 50 qm Heizfläche. An sonstigen Hilfsmaschinen sind noch eine Brassenwinde (Patent Jarves), sowie eine Anzahl über das ganze Schiff zweckmässig verteilter Gangspille und ausserdem zwei Handsteuerapparate vorhanden. Auf dem mit fünf grossen Ladeluken versehenen Hauptdeck und Poopdeck sind vier Francis-Patent-Rettungsböte stets klar zum Ausschwingen, während die Kapitänsgig und ein kleineres Rettungsboot auf einem besonderen Bootsgalgen gelagert sind. Die Bootsaufstellung ist so eingerichtet, dass im Hafen beim Löschen und Laden doch sämtliche Böte klar in den Davits hängen können. Das Kartenhaus ist mit einem abgesonderten Zimmer für den Kapitän und einem direkten Niedergang nach dem Hauptdeck versehen. Im Poop befinden sich der geschmackvoll ausgestattete Salon, die Aufenthaltsräume sowie das Badezimmer für den Kapitän, die Zimmer für die Offiziere, die Lehrer und den Arzt, die Offiziersmesse, die Apotheke, Badezimmer für die Offiziere, das Hospital und das Zimmer des Oberkochs. Im Mittelteile der Poop liegt der grosse, helle und luftige, mit Spinden für jeden Mann, sowie den erforderlichen Tischen, Bänken und Hängematten ausgestattete Raum für sechzig Kadetten und die Kadettenpantry. Im Vorderteile der Poop befinden sich in zweckentsprechender Einrichtung der Lehrsaal für die Kadetten und der für sie bestimmte Laderaum, die Zimmer für Unteroffiziere, Kadetten, Stewards, Bäcker, Donkeymann und für sechs Matrosen. Im Zwischendeck sind im Achterschiff Proviant- und Eisraum und die Segelkammer untergebracht, während mitschiffs unter dem Donkeyhaus Platz für Wasser und Kohlen vorgesehen ist.

* * *

Der Schraubendampfer **›Pitea‹** von Helsingörs Jernskibs & Maskinbyggeri, Helsingör für Rechnung des Herrn H. M. Gehrckens in Hamburg gebaut, wurde am 26. April zu Wasser gelassen. Das Schiff, durchaus aus Stahl zur höchsten Klasse des Germanischen Lloyds gebaut, ist 223′ 6″ lang im Hauptdeck, 32′ 10½″ breit und 14′ 11½″ tief im Raum. Die Maschine wird eine dreifache Expansionsmaschine mit Oberflächen-Kondensation von 600 Pferdestärken.

* * *

Auf der Schiffswerft von Henry Koch, Lübeck lief am 26. April ein für die Herren Gerhard & Hey in Hamburg neuerbauter Dampfer glücklich vom Stapel. Das Schiff erhielt den Namen **›Wilhelm Oelssner‹**. Das Schiff ist nach der höchsten Klasse des Germ. Lloyd aus Siemens-Martin-Stahl erbaut und beträgt die Tragfähigkeit bei einem mittleren Tiefgang von 17′ 3″ 2400 t d. w. Die Abmessungen des Dampfers sind folgende: 250′ × 36′ 6″ × 18′ 4″. Der Dampfer ›Wilhelm Oelssner‹ wird mit einer Dreifach-Expansions-Maschine von 750 HP ausgestattet, die dem Schiffe im beladenen Zustande eine Schnelligkeit von 9 Knoten in der Stunde geben wird. Mit dem Einsetzen der Maschinenteile und Kessel wurde sofort begonnen und kommt das Schiff in der zweiten Hälfte Mai zur Ablieferung.

Vermischtes.

Ein gefährliches Rock im Golf von Aden. Der Kapitän des britischen Dampfers ›Brantwood‹ teilt mit, dass er am Morgen des 12. März bei klarem sichtigen Wetter und ruhiger See im Golf von Aden auf 13° 36 NBr. und 52° 48 OLg. ein Rock ungefähr acht Fuss lang gesichtet habe und dass diese Untiefe in keiner Karte angegeben sei.

Die Taufrede beim Stapellauf des kleinen Kreuzers ›Arkona‹ hielt Prinz Friedrich Karl von Hessen. Sie weicht von anderen aus ähnlichem Anlass gesprochenen Worten nach ihrem Inhalt und nach ihrem Wesen ab. In knapper und doch so schöner Form eine klare Kennzeichnung der Anschauungen über den Wert und die Bedeutung der Seeschiffahrt, früher, heute und wie sie später sein sollte. Und solche Worte aus dem Munde eines deutschen Prinzen, der nach seinem Geburts- und Wohnort ein Binnenländer ist. Der Wortlaut der Taufrede ist folgender:

›Die festliche Handlung, zu der wir heute versammelt sind, hat, so oft sie im Laufe der Zeit sich wiederholt, und sie wiederholt sich zum Glück oft, ihren Sinn und ernste Bedeutung nicht eingebüsst; gilt es doch ein Werk zu krönen mit dem Namen, in den wir Hoffnungen und Segenswünsche, Erinnerungen und Beziehungen aller Art hineinlegen. Es gilt aber auch beizuwohnen dem ersten Willensakt des Täuflings, der unter unseren Augen den ersten Schritt hineintun soll in sein neues Bereich und sich als das bekunden soll, was er ist, als ein Kind des Fortschritts, dieser Macht, die Gewalt hat über alles was lebt auf Erden. Weh dem, der sich ihm widersetzt, er ist vernichtet, noch ehe er selber weiss; wer sich von ihm treiben lässt, tut nur was er muss. Aber wohl dem Volke, dessen Herrscher es versteht, ihn sich dienstbar zu machen, der die Forderungen der werdenden Epoche weit voraus erkennt, die Wege weist, die die Entwickelung nehmen muss. Dieses Glück ward uns zu teil in der erhabenen Person unseres Kaisers, unseres Reichsoberhauptes, der in unermüdlicher Arbeit und Hingabe hinwirkt auf die Hebung des Verständnisses für die Bedeutung des Seewesens. Und mit welchem Erfolge! Wenn der Seewind jetzt hineinweht in das deutsche Land, findet er zwischen Ost- und Westgrenze bis an den Fuss der Alpen Türen und Herzen offen und in der Brust manchen jungen Mannes entfacht er das Verlangen nach dem Element, dem seine Träume zueilen und nach Betätigung auf diesem Element, nach dem Geheimnis, welches sich dahinter zu verbergen scheint. Da liegen sie am Ufer des Meeres, die mächtigen Geburtsstätten der ungeheuren Panzer und der anderen Kolosse, die den Verkehr vermitteln; da liegen sie an den Strommündungen, die greisen Hansestädte, im Grau der Vergangenheit, im Grün der Gegenwart, die Lunge des mächtigen Organismus von 56 Millionen schlagender Herzen. Und um den Leib unseres Planeten schlingt sich ein friedlicher Arm, der deutsche Handel. Aber wer ist sicher vor den Anfällen der unberechenbaren Zukunft. Wohl denen die in guten Tagen auch der bösen eingedenk bleiben. Die Zeiten sind dahin, wo der Handel sich selbst schützen konnte; und ist auch durch ihn und seine Mittel die Erde scheinbar kleiner geworden, die Anforderungen an das Leistungsvermögen sind ins Ungemessene gewachsen. Da gilt es die Arbeit zu teilen, um den einen Arm zu stärken in unablässiger Uebung, die Muskulatur zu stählen, die den Namen führt: Heeresmacht und Seemacht. Drum treibt der Kaufmann, der Gewerbliche, der Reeder sein friedliches Werk, auf fernem Grund müht sich der Kolonist, und mit dem Kosmopoliten des Altertums, Euripides, ruft auch der Moderne: Auf Erden grünt überall ein Vaterland! Und er hat recht; aber vergiss nicht wer du bist und was du bist. Du brauchst es nicht mehr; denn sieh, das alte Vaterland liegt nicht mehr jenseits des Ozeans; es liegt hier unter, wo ich stehe, wo mein Schiff

schwimmt, wo ich frei die Flagge zeige. Ich lege die alte Heimat neu an die Küste des Auslandes und gebe dir Schutz, wenn du ihn brauchst. Auch du, jüngstes Fahrzeug der Marine, sollst diesem Zwecke dienen, ein kriegerisches Werkzeug zum Schirm des Friedens, der Kultur, des Handels und des Gewerbes. Lohne den Fleiss der Hunderte braver Arbeiterhände, die dich schufen, indem du tüchtig wirst im Dienste des Vaterlandes und Treue hältst der treuen Mannschaft, die dich befahren soll; wenn die Stunde kommt und das Land es gebeut, ausharre im Kampf bis der Sieg errungen, und wenn dein letztes Stück in Trümmer geht, zum Ruhme Deutschlands und seines Kaisers. Ihm aber sagt vielleicht in dieser Stunde ein Schlag seines Herzens, dass wir mit unveränderlicher Treue zu ihm stehen, wenn wir unsere Stimmen vereinigen in dem Ruf: S. M. der deutsche Kaiser Wilhelm II., unser allergnädigster oberster Kriegsherr zu Land und zu Wasser, er lebe hoch! hoch! hoch!«

Die Leser werden zu beurteilen verstehen, weshalb wir ihnen diese Worte zugänglich gemacht haben.

Aus dem soeben erschienenen Jahresberichte des **Seeamts zu Hamburg** für 1902 entnehmen wir, dass im Ganzen 804 Sachen anhängig waren, von denen 726 Sachen erledigt wurden. Dazu war das Seeamt zu 324 Sitzungen zusammengetreten, in denen im Ganzen 1573 Personen vernommen wurden. In den erledigten 726 Sachen handelte es sich um 40 Totalverluste, und zwar von 12 Dampfschiffen, 23 Segelschiffen und fünf sonstigen Fahrzeugen mit einem Gesamt-Nettoraumgehalt von etwa 11 915 britischen Registertons. Dabei kamen ums Leben 267 Personen, und zwar von den Besatzungen der Schiffe 260 Mann, ausserdem 7 Passagiere. Bei den in Frage stehenden 726 Sachen handelte es sich um 196 Kollisionen, 209 Strandungen, 52 Maschinenschäden, 151 Todesfälle und 118 sonstige Unfälle wie Schiffsbrand etc. Es waren hieran 601 Dampfschiffe, 252 Segelschiffe und 53 sonstige Fahrzeuge, wie Leichter etc. beteiligt. Deutsche Schiffe waren darunter 705. In den 153 Fällen, in denen das Hauptverfahren eingeleitet wurde, trafen in 126 Fällen die Voraussetzungen des § 3 sub 1 des Reichsgesetzes vom 27. Juli 1877, betreffend die Untersuchung von Seeunfällen zu, während in 26 Fällen die Untersuchung als im öffentlichen Interesse liegend, sowie in einem Falle auf Anordnung des Reichskanzlers eingeleitet wurde. Vom Reichskommissar wurde in vier Fällen gegen je eine Person auf Entziehung des Schifferpatentes, in einem Falle auf Entziehung des Steuermann- und Schiffergewerbes, in zwei Fällen auf Entziehung des Maschinistenpatentes beantragt. In vier Fällen wurde dem Antrage seitens des Seeamtes Folge gegeben; in einem Falle appellierte der Betreffende an das Oberseeamt, das ihm die Berechtigung zur Ausübung seines Gewerbes als Schiffer wiedergab. Rechtskraftig sind bis jetzt zwei solche Fälle aus dem Jahre 1901 geworden.

Dampfer im Nebel und drahtlose Telegraphie. Mehrfach hat sich bereits gezeigt, wie nützlich und segensreich die drahtlose Telegraphie für die Seeschiffahrt zu werden verspricht. Neuerdings kommt nun ein interessanter Vorgang zu unserer Kenntnis, aus welchem hervorgeht, einen wie vorteilhaften Gebrauch Dampfer, die sich im Nebel befinden, von der drahtlosen Telegraphie machen können. Bekanntlich ist der Schnelldampfer »Kaiser Wilhelm der Grosse« des Norddeutschen Lloyd mit einer Einrichtung für drahtlose Telegraphie ausgestattet. Diese konnte sich auf der letzten Rückfahrt von New-York in der Nähe von Plymouth glänzend bewähren. Der Kapitän des Dampfers, Herr Hogemann, berichtet darüber: Als wir auf unserer letzten Heimreise in die Nähe der Scillys kamen, wurde es neblig, sodass wir einen etwas mehr abführenden Kurs steuern mussten. Nachdem wir nach unserer Schätzung die Scillys passiert hatten, meldete mir der Telegraphist, dass er Verbindung mit der Marconi-Station auf Lizard habe. Wir befanden uns zur Zeit etwa 70 Meilen von Lizard entfernt; es war abwechselnd klar und nebliges Wetter, und so konnten wir grösstenteils noch mit voller Kraft fahren. Als wir uns nach unserer Schätzung etwa 15 Meilen von Lizard entfernt befanden, wurde es nebliger. Ich liess durch den Telegraphisten anfragen, ob Lizard Nebelsignale gebe. Es erfolgte die Antwort »Nein«, woraus ich entnahm, dass es bei Lizard zur Zeit weniger neblig war. Wir fuhren nun langsam; nach kurzer Zeit fragte ich bei Lizard an, ob man daselbst unsere Dampfpfeife vernehmen könne, was verneint wurde. Zur Zeit herrschte absolute Windstille, und so konnten wir, da man unsere Nebelsignale nicht hörte, annehmen, dass wir uns mindestens 6 bis 7 Meilen von Lizard entfernt befinden mussten. Ich ersuchte darauf die Station Lizard, uns Mitteilung zu machen, sobald sie unsere Dampfpfeife hörte, und dabei die Richtung anzugeben. Nach einigen Minuten teilte uns Lizard mit, dass man jetzt anfangen werde, die Nebelsignale zu geben; 5 Minuten darauf hörten wir das Nebelsignal von Lizard, anscheinend in einer Entfernung von 8 bis 10 Meilen. Wir steuerten darauf einen etwas nördlichern Kurs, hörten dann noch einige Male das Nebelsignal von Lizard, dann wurde es klar; in derselben Richtung, aus der wir vorhin das Nebelsignal gehört hatten, erblickten wir das Land, von dem wir uns 7 Meilen entfernt befanden. Durch die drahtlose Telegraphie, die uns mit Lizard verband, wurde uns sowohl bekannt, dass Lizard anfangs kein Nebelsignal gab, wie der Zeitpunkt, da die Station anfangen wollte, Nebelsignale zu geben, dann aber auch die Gewissheit, dass auf Lizard unsere Dampfpfeife nicht vernommen wurde, und wir uns bei dem windstillen Wetter wenigstens sechs bis sieben Meilen entfernt befinden mussten. Da die Station für drahtlose Telegraphie nur etwa 200 Yards vom Bureau des Lloyd und dem Strandwächterposten entfernt ist, welch letzteres wiederum mit dem Leuchtturm in telephonischer Verbindung steht, so konnten alle Mitteilungen mit grosser Schnelligkeit weitergegeben werden.

Die Befeuerung der Sandettie-Bank. An der östlichen Einfahrt des Englischen Kanals befindet sich eine Reihe von Bänken, von welchen für die Schiffahrt in erster Linie die South Falls und die Sandetties in Betracht kommen. Seit mehreren Jahren war der Norddeutsche Lloyd gemeinsam mit der Hamburg-Amerika-Linie bemüht, eine Befeuerung der Sandetties durchzusetzen. Der Kurs der von der Nordsee kommenden Dampfer führt zwischen den Sandetties und den South Falls hindurch. Beide Bänke haben keinerlei Marken, sind aber für tiefergehende Schiffe, wie die modernen Schnelldampfer ausserordentlich gefährlich. Wenn die tiefgehenden Schiffe sich möglichst von den Sandettie-Bänken frei zu halten suchen, so laufen sie Gefahr, bei den South Falls fest zu kommen. Diese Gefahr wird bei häsigem oder gar nebligem Wetter in bedenklichstem Masse verschärft. Verhandlungen, die vor drei Jahren mit der englischen Regierung wegen Auslegung eines Feuerschiffes auf den South Falls geführt wurden, blieben erfolglos. Die Schiffahrtsgesellschaften traten nunmehr wegen Befeuerung der Sandetties mit der französischen Regierung in Verbindung. Die Sandettie-Bänke liegen der französischen Küste fünf Meilen näher, als der englischen. Frankreich zeigte sich ausserordentlich zuvorkommend und sagte die Befeuerung der Sandettie-Bank zu. Die hierfür erforderlichen Mittel wurden bereitgestellt. Die Ausführung des Projectes stiess indessen auf mannigfache Schwierigkeiten, die aber nunmehr glücklich beseitigt zu sein scheinen; denn die französische Regierung hat jetzt erklärt, dass die endgültige Befeuerung der Sandettie-Bank, falls nicht unvorhergesehene Ereignisse eintreten, im Winter 1902 auf 1903 beginnen wird. Mit dem Sandettie-Feuerschiff wird eine Einrichtung geschaffen werden, welche der deutschen Schiffahrt, besonders aber unseren grossen Passagierdampfern, die ihren Curs von der Nordsee in den englischen Canal nehmen, zum grossen Segen gereichen wird.

Germanischer Lloyd. Nach den Listen des Germanischen Lloyd sind in der Zeit vom 1.—31. März 1902 und 1901 folgende Seeschäden gemeldet worden:

	Dampfer 1902	Segler 1902	Dampfer 1901	Segler 1901
Totalverluste	23	61	19	65
Beschädigungen ...	303	197	376	217

Nach Flaggen geordnet gingen im März 1902 folgende Schiffe verloren:

Flaggen	Dampfer	Segler	Flaggen	Dampfer	Segler
amerikanische	1	20	italienische	—	8
belgische	1	—	japanische	1	—
britische	10	16	niederländische	—	1
chilenische	1	—	norwegische	2	5
deutsche	1	2	portugiesische	—	1
französische	2	8	russische	2	—
griechische	1	—	spanische	1	—
			zusammen	23	61

Kleine Mittheilungen.

Wie uns aus Antwerpen mitgeteilt wird, sind zu Vertretern der »Chamber of Shipping of the United Kingdom« für den am 25. bis 27. September in Hamburg in Aussicht genommenen Kongress des »Comitee Maritime International« Sir John Glover und Herr Thos. V. S. Angier ernannt. Bekanntlich gilt die englische Schiffahrtskammer als Vertretung aller englischen Reeder.

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein Hamburg.

Sitzung 28. April. Als Mitglied wird Herr Salzmann aufgenommen. Herr Behr, der zum 21. Mai einen erneuten Probeversuch mit seinem vereinfachten Signalsystem festgestellt hat und den Verein zur Teilnahme einladet, soll ersucht werden, den Tag zu verlegen, da an demselben Tage die Delegierten des Vereins für die in Kiel in Aussicht genommene Konferenz über das Gesetz betr. die Untersuchung von Seeunfällen von Hamburg abwesend sind. Punkt I der Tagesordnung, Revision des zu § 13 des Gesetzes betr. die Untersuchung von Seeunfällen gefassten Beschlusses, wonach Reichskommissare bei Seeämtern sich nicht aus den Kreisen aktiver oder inaktiver Marineoffiziere rekrutiren sollen, giebt zu einer sehr lebhaften Auseinandersetzung Gelegenheit. Der Verein fasst schliesslich folgenden Beschluss:

»Die Delegierten des Nautischen Vereins zu Hamburg mögen auf der Delegierten-Konferenz den Antrag stellen, dass bei § 13 pp. der Wunsch des Nautischen Vereins zum Ausdruck gebracht werde, dass die Reichskommissare mit Instruktionen über eine gerechtere Würdigung des Verhaltens der Kapitäne und Schiffsoffiziere versehen würden, als in vielen Fällen zur tiefen Beunruhigung weitgehender nautischer Kreise gezeigt worden ist.«

Hierauf wird beschlossen am 3. Mai einen Schlusskommers abzuhalten, zu dessen Vorbereitungen die Herren Drs. Bolte, Antoine-Feill, Inspektor Zeigmeister und Gröschner ernannt werden. — Auf dem Kongress der »Association Internationale de la Marine« der am 7. Juli in Kopenhagen abgehalten werden soll, wird der Verein durch Herrn Rechtsanwalt Dr. Ehlers vertreten sein. Der Vorsitzende teilt sodann den Schluss der diesjährigen Sitzungsperiode mit und giebt bekannt, dass die nächste Sitzung am ersten Montag im Oktober stattfinden wird.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 30. April. Als Mitglied wird Herr Kapt. Hauer, D. »Scotia« aufgenommen. Unter den Eingängen weist der Vorsitzende besonders auf einen Aufsatz aus der Zeitschrift »Ueberall« hin. Dort wird das Verdienst des Verbandes Deutscher Seeschiffer-Vereine klargestellt, der Reichsregierung Material zur Aenderung des Gesetzes betr. die Untersuchung von Seeunfällen geliefert zu haben. Zur Vorführung gelangt die Erfindung eines Herrn Irsay de Irsa; ein Rettungsapparat in Form einer Schwimmweste. Der Apparat besteht aus einer Metallbüchse, welche mit einem Schlauch durch eine Schraube in Verbindung steht. In der Büchse ist ein chemisches Präparat in einer Hülse geschlossen; den Verschluss bildet eine Platte, die durch einen im Wasser leicht lösbaren Körper offen gehalten wird. Die ganze Vorrichtung ist klein, kaum grösser als eine Zigarrentasche. In Deutschland ist bereits mit der Massenfabrikation dieses Rettungsapparates begonnen worden. Durch Gasentwicklung wird die Schwimmkraft erzeugt. Der Apparat kostet in vornehmer Ausstattung etwa ℳ 15.—, bei grösserer Verwendung und einfacher hergestellt, ungefähr die Hälfte. Gegenüber anderen ähnlichen Schwimmkörpern zeichnet sich der vorliegende dadurch aus, dass Kautschuck in ihm nicht verwendet ist und dass durch eine zweckmässige Vorrichtung Kontrolle über die jeweilige Brauchbarkeit des Apparates vor seinem Gebrauch geübt zu werden vermag. In ähnlichem Sinne sprach sich der Vorsitzende aus, nachdem er Herrn Irsay de Irsa für seine Erklärungen gedankt hatte. Laut Tagesordnung beschäftigt sich der Verein sodann mit der neuen Seemannsordnung, von der ein Exemplar vorliegt. Paragraphen, die besonders geeignet sind, das Interesse von Kapitänen und Schiffsoffizieren wachzurufen, kommen, hin und wieder kurz kommentiert, zur Verlesung. Die Bestimmung in § 74, wonach der Schiffsmann seine Entlassung fordern darf, wenn der Hafen, nach dem das Schiff bestimmt ist und den es anlaufen soll, zur Zeit der Anmusterung ohne Wissen des Schiffsmannes verseucht war, wird mit Recht sehr ungünstig für die Seeschiffahrt genannt. Nächste Sitzung am 7. Mai. Tages-Ordnung: **Fortsetzung der Verlesung über die Beschlüsse des Reichstages zur Seemannsordnung.**

Büchersaal.

Wörterbuch für die deutsche Rechtschreibung. Nach den seit 1902 für das Deutsche Reich, Oesterreich und die Schweiz amtlich gültigen Regeln bearbeitet von **Dr. Joh. Weyde.** Verlag von **F. Tempsky**, Wien und **G. Freitag**, Leipzig 1902. Preis ℳ 1,50.

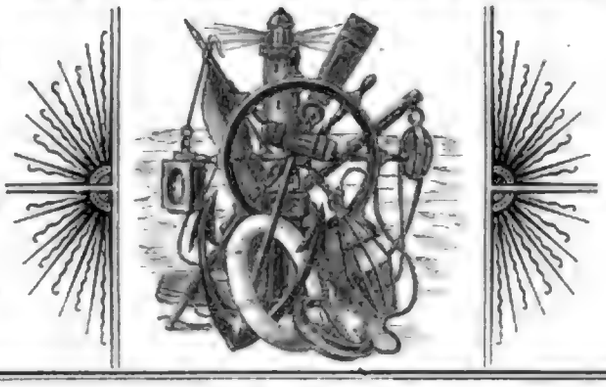
Das vorliegende Wörterbuch für deutsche Rechtschreibung ist nach den neuen amtlichen Bestimmungen, die bekanntlich für das ganze deutsche Sprachgebiet Geltung haben, gearbeitet. Neben dem Hauptzwecke des Büchleins war für die Aufnahme von Wörtern auch noch der Gesichtspunkt massgebend, eine möglichst reichhaltige Sammlung des deutschen Wortschatzes, auch zusammengesetzter Wörter, zu bieten und möglichst viele Fremdwörter mit entsprechenden Verdeutschungen zu bringen, obwohl sie in einem deutschen Rechtschreibwörterbuch eigentlich nichts zu suchen hätten; sie wurden natürlich nicht aufgenommen, um dem leidigen Fremdwörterwesen Vorschub zu leisten; aus der beigefügten Verdeutschung — nicht Uebersetzung — soll vielmehr, wenigstens in der Mehrzahl der Fälle, ihre Ueberflüssigkeit erhellen. Diese Verdeutschungen sind meist die des Allgemeinen Deutschen Sprachvereins und hauptsächlich Sanfelds trefflichem Fremd- und Verdeutschungswörterbuch, Berlin, Seehagen, entnommen. Nicht immer ist die beigefügte Verdeutschung ein vollwertiger Ersatz des Fremdwortes; dann soll sie wie ähnliche Zusätze bei rein deutschen, aber undurchsichtigeren Wörtern der Verdeutlichung dienen.

Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer
zu Hamburg.
(Geschäftsführender Verein, Steinhöft 1.)

Seeschiffer-Verein „Weser"
in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin"
in Stettin.



Schiffer-Gesellschaft
in Lübeck.

Verein
Flensburger Seeschiffer
in Flensburg.

Seeschiffer-Verein
in Danzig.

Feuerschiff an der Nordspitze der Insel Fehmarn.

Die Herren Königlich Preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten und für Handel und Gewerbe teilen dem Vorsitzenden des geschäftsführenden Vereins des Verbandes in gütiger Weise das Folgende mit:

»Auf die an mich, den mitunterzeichneten Minister für Handel und Gewerbe gerichtete Vorstellung vom 16. Juni 1900, benachrichtigen wir den Verband, dass an der Nordspitze der Insel Fehmarn nunmehr ein Feuerschiff ausgelegt worden ist.«

Ein Mitglied des Danziger Seeschiffer-Vereins wünscht vom Vorsitzenden des geschäftsführenden Vereins eine Ansicht zu hören, über die Vor- und Nachteile, über die Rechte und Pflichten, die **Vereinen** durch Erwerbung von **Korporationsrechten** ev. erwachsen. Der Vorsitzende hat dem Rechtsbeistand des geschäftsführenden Vereins, Herrn Dr. Kaemmerer, dieses Ersuchen unterbreitet, und darauf folgende dankenswerthe Antwort erhalten:

»Etwaige frühere Voraussetzungen für den Erwerb von Korporationsrechten und die Rechtsfolgen solcher Korporationsrechte sind durch das Bürgerliche Gesetzbuch beseitigt. Das B. G. B. behandelt nur die Rechtsfähigkeit von Korporationen (Vereinen). Ein Verein, dessen Zweck nicht auf einen wirtschaftlichen Geschäftsbetrieb gerichtet ist, erlangt Rechtsfähigkeit durch Eintragung in das Vereinsregister des zuständigen Amtsgerichts. Ein Verein dagegen, dessen Zweck auf einen wirtschaftlichen Geschäftsbetrieb gerichtet ist, erlangt in Ermangelung besonderer reichsgesetzlicher Vorschriften die Rechtsfähigkeit durch staatliche Verleihung. Da ein Seeschiffer-Verein jedenfalls wohl keinen wirtschaftlichen Geschäftsbetrieb hat, muss er demgemäss in das Vereinsregister des Amtsgerichts eingetragen werden, um die Rechtsfähigkeit zu erhalten, wenn er dieselbe nicht bereits vor 1900 hatte, wie es bei dem Hamburger Verein der Fall war. Für die Verfassung eines rechtsfähigen Vereins sind bestimmte Vorschriften gegeben im § 26 fge. B. G. B. insbesondere über den Vorstand, die Bestellung und Geschäftsführung desselben, über die Versammlung der Mitglieder, über Statuten-Aenderungen etc. Der Erwerb der Rechtsfähigkeit ändert in keiner Weise den Charakter eines Vereins und dessen Unabhängigkeit, von Ueberwachung der Versammlungen oder irgendwelcher sonstiger Kontrolle der Behörden kann nicht mehr die Rede sein als auch bei jedem nicht rechtsfähigen Verein. Auf nicht rechtsfähige Vereine finden die Vorschriften über die Gesellschaft Anwendung. Der Vorteil der Rechtsfähigkeit besteht wesentlich darin, dass der Verein als solcher Dritten gegenüber Rechtsgeschäfte vornehmen kann, aus denen er selbst berechtigt und verpflichtet ist; während bei nicht rechtsfähigen Vereinen aus solchen Rechtsgeschäften immer nur der Handelnde persönlich haftet, bezw. wenn mehrere handeln, haften sie als Gesamtschuldner. Auch kann der rechtsfähige Verein, als solcher, vertreten durch seinen Vorstand vor Gericht auftreten, während der nicht rechtsfähige Verein nicht klagen, wohl aber verklagt werden kann.«

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.

Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1902. No. 19. Hamburg, den 10. Mai. XXXIX. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Seemannsheime. — Der Art. 16 des Seestrassenrechts in neuer Beleuchtung. — Der Welin'sche Boots-Quadrant-Davit. — Auszüge aus Geschäftsberichten verschiedener Reedereien. (1901.). — An unsere Mitarbeiter zur See! — Schiffbau. — Vermischtes. — Kaiser Wilhelm-Kanal. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Auf dem Ausguck.

In der Marine-Rundschau (Heft 5) veröffentlicht Herr Kontreadmiral Schmidt eine umfassende Abhandlung über die **Ruderkommandofrage**. Ihre Geschichte, das Stadium, in dem sie sich gegenwärtig befindet, sowie die verschiedenen Bestrebungen ihrer Parteigänger werden eingehend geschildert. Auf Grund dieser Darlegungen gelangt der Verfasser zu folgendem Ergebnis:

»Dass eine Verordnung, durch welche der Gebrauch eines einheitlichen Ruderkommandos für die gesamte deutsche Seeschiffahrt, soweit diese unter Str. G. B. § 145 fällt, angeordnet wird, bei den bestehenden Verhältnissen eine Verordnung zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See ist, kann einem Zweifel nicht unterliegen. Es muss anerkannt werden und ist auch allseitig anerkannt worden, dass in den bestehenden Verhältnissen, in dem Gebrauche von drei verschiedenen Ruderkommandos in der deutschen Schiffahrt, eine Gefahr des Zusammenstossens der Schiffe liegt. Eine Verordnung, welche die aus dieser Ursache entspringende Gefahr zu beseitigen bezweckt, ist mithin eine solche zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See. Der Erlass einer derartigen Verordnung würde unserer Handelsmarine ebenso zum Segen gereichen, wie der von dem derzeitigen Chef der Admiralität, General v. Stosch, ausgewirkte Allerhöchste Befehl der Marine zum Segen gereicht hat.

Den meisten Lesern ist wohl bekannt, dass Herr Admiral Schmidt zu denjenigen Befürwortern des Marine-Ruderkommandos gehört, die dem bewährten »Rechts« und »Links« während der von verschiedenen Seiten angeregten Uebergangsperiode vom alten zum neuen »Steuerbord« und »Backbord«, also zum Marine-Ruderkommando, nicht einmal dann die Alleinherrschaft einräumen wollen. Der Verfasser steht also in unversöhnlichem Gegensatz zu den Anhängern eines Ruderkommandos, das in diesen Spalten als das für die internationale Schiffahrt ungefährlichere zwischen zwei sinngemässen wiederholt empfohlen und befürwortet worden ist. Da in der »Hansa«, insbesondere bei der Ruderkommandofrage, nach dem »audiatur et altera pars« verfahren ist und die Leser deshalb sowohl die Vor- und Nachteile des einen wie des anderen Kommandos kennen, unterlassen wir, auf die Darlegungen des Herrn Admiral Schmidt — obgleich sie manches neue Moment enthalten — einzugehen. Nur zwei Stellen dürfen nicht unwidersprochen bleiben. Es heisst dort:

»Wer der dem diesjährigen Beschlusse (des Deutschen Nautischen Vereins) voraufgegangenen, von Hamburg aus geleiteten Agitation gefolgt ist, wird auch erkannt haben, dass es sich bei derselben nicht um wirklich sachliche Gründe, sondern um ein Parteiinteresse gehandelt hat.«

Dieses Urteil über die von Hamburg ausgegangenen sehr ernsten Bestrebungen ist zum Mindesten ungerecht. Wenn wirklich der eine oder andere Verfechter des »Rechts« und »Links«-Ruderkommandos im Laufe der sehr lebhaften schriftlichen und mündlichen Auseinandersetzungen diejenigen Ansprüche nicht erfüllt haben sollte, welche ein strenger Richter an eine sachliche Darstellung stellt, dann geschah es jedenfalls nicht in der Absicht, Aufregung und Aufreizung zu entfachen, — oder wie Herr Admiral Schmidt sagt — Agitation

Digitized by Google

zu treiben, sondern um möglichst verbreiteten Kreisen kund zu geben, dass die Frontänderung der Reeder des Unterwesergebietes nicht von ihren früheren Bundesgenossen, den hamburgischen Kreisen, mitgemacht würde. Der den Anhängern des »Rechts« und »Links« von so prominenter Seite vorgehaltene Mangel an Sachlichkeit könnte leicht die in der Abwehr Befindlichen veranlassen, das auf dem letzten nautischen Vereinstag beobachtete Verhalten verschiedener ihrer Gegner einer kritischen Beleuchtung von denselben Gesichtspunkten aus zu unterziehen, die Herrn Admiral Schmidt bei seiner Beurteilung massgebend waren. Wenn nun auch nicht nach dem Prinzip: »Wie Du mir so ich Dir« gehandelt werden soll, eine kleine Episode möchten wir doch, zur Charakterisierung der gegnerischen Seite, in Erinnerung bringen. Nämlich die Tatsache, dass sich auf dem letzten nautischen Vereinstag unmittelbar nach der Mitteilung eines Herrn Regierungsvertreters ein Anhänger des »Rechts« und »Links« zu der Aeusserung gezwungen sah: dass die soeben noch nach Schluss der Diskussion regierungsseitig gesprochenen Worte mehr den Charakter einer Beeinflussung als den einer offiziellen Erklärung, die sie sein sollte, tragen. Und dieser Behauptung wurde von keiner Seite widersprochen. Wird also das Verhalten der Anhänger des »Rechts« und »Links« parteiisch genannt, so ist an dem zitierten einen Beispiel — dem sich noch manches andere zugesellen liesse — gezeigt, dass einige Befürworter des Marine Ruderkommandos bei der Wahl der Mittel, um Andersdenkende zu überzeugen, nicht ganz einwandfrei verfahren haben. Dann noch eine andere Stelle aus der Abhandlung des Herrn Admiral Schmidt:

> Welchen Wert im Uebrigen mit grosser Mehrheit angenommene Anträge besitzen, möge folgendes Beispiel zeigen: Für den in diesem Jahre angenommenen Antrag: »das Ruderkommando »Rechts« und »Links« einzuführen«, haben 16 Vereine gestimmt, gegen denselben 11 Vereine. Durch die Berechnung der Stimmen der Vereine nach der Kopfzahl ihrer Mitglieder ist die Stimmenzahl der Abstimmung dann 25 für und 11 gegen den Antrag geworden. Diese Mehrheit scheint sehr erheblich; in Wirklichkeit ist sie aber nur gering, wenn folgende Tatsache in Rücksicht gezogen wird. Für den Antrag haben u. A. sämtliche Hamburger Vereine, gegen den Antrag haben die Bremer Vereine gestimmt. Nun stellt Hamburg fünf Vereine mit 13 Stimmen, während Bremen nur über zwei Vereine mit je einer Stimme verfügt. Es ist einleuchtend, dass mit diesem Stimmenverhältnis weder der Grösse des Tonnengehaltes, noch der Zahl der Schiffe entsprochen ist. Nach dem Zahlenverhältnis der Abstimmung müsste die Flotte Hamburgs 6½ fach der Flotte Bremens überlegen sein. Hamburgs Flotte ist aber noch nicht doppelt so gross wie die Bremens. Das Verhältnis ist nach Brutto-Registertons 1 443 977 : 833 860 und der Zahl der Schiffe nach 918 : 566. Hiernach würde Hamburg im Verhältnis zu Bremen noch nicht auf vier Stimmen Anspruch gehabt haben.

Wenn der Herr Verfasser diese Stimmenverteilung ungerecht nennt, dann geben wir ihm allerdings Recht, es fragt sich, aber ob eine stärkere Vertretung bremischer Schiffahrtskreise das endgültige Resultat zu Gunsten des Marine-Ruderkommandos beeinflusst haben würde. Wenn nun beispielsweise der Seeschiffer-Verein »Weser«, der Vertreter bremischer Kapitäne, auf dem nautischen Vereinstag anwesend gewesen wäre? 14 Tage nach diesem Vereinstag wurde vom Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine ein vom Weser-Verein gestellter Antrag in der Ruderkommandofrage angenommen. Und wie lautete dieser?

> »Der Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine erachtet die Einführung des Ruder-Kommandos »Rechts« und »Links« als einheitliches Kommando auf allen Schiffen der deutschen Handelsflotte für unbedingt notwendig und ersucht sämtliche Reedereien Deutschlands, dasselbe am 1. Juli 1902 auf ihren Schiffen einzuführen.

Jedoch wir wollen nicht mehr über das Ruderkommando sprechen. Warten wir den 1. Juli ab und richten dann unsere Augen nach Berlin. Von dort aus wird dann wohl ein entscheidendes Wort der Ruderkommandofrage ein Ende machen. Ob es im Sinne der Mehrzahl deutscher Schiffahrtskreise oder der Mehrzahl deutscher Seebundesstaaten ausfällt —wer kann das wissen!

* * *

Während wir bei früherer Gelegenheit die bedauerliche Tatsache feststellen mussten, dass die Reederei in Rostock in den letzten Jahren einen erheblichen Rückgang aufweist, ist dagegen bei der **Reederei in Wismar ein Aufschwung** zu verzeichnen. Innerhalb des zehnjährigen Zeitraumes vom 1. Jan. 1892 bis dahin 1902 hat sich der Schiffsbestand der Reederei in Wismar von 16 auf 27 Schiffe gehoben. Unter Ausschluss eines noch im Bau stehenden Frachtdampfers repräsentiren die 27 Wismarschen Schiffe einen Raumgehalt von 7905 t netto gegen 4090 t in 1892. Die Zahl der Dampfer hat sich seit 1892 von 4 auf 14 vermehrt. Die Zahl der Segelfahrzeuge ist von 12 auf 9 zurückgegangen. Letzterer Umstand fällt aber um so weniger ins Gewicht, als die Reederei unter ihren Neubauten wertvolle grosse Frachtdampfer besitzt. Zwei derselben von je 960 t sind die grössten Schiffe der mecklenburgischen Reederei überhaupt. Die durchschnittliche Tragfähigkeit der in Wismar beheimateten Schiffe betrug am 1. Januar d. Js. 304 t gegen 255,63 t zu Beginn des Jahres 1892. Bemerkt mag noch werden, dass die grossen Seglertyps, wie Barkschiffe und Briggs, in Wismar gänzlich eingegangen sind.

* * *

Wenn der Schiffsverkehr in Deutschland von Jahr zu Jahr steigt so zeigt er in unseren Nachbarländern eine ähnliche Tendenz. So ist der **Hafenverkehr Rotterdams** in den letzten drei Jahren hin-

stetlich der Tonnenzahl der für Holland bestimmten und der durchgehenden Frachtgüter stetig und nicht unbeträchtlich gestiegen, während allerdings die Zahl der Dampfer und Segelschiffe erheblich zurückgegangen ist. Der Tonnageverkehr betrug 27,5 Millionen cbm im Jahre 1899, stieg im folgenden Jahre auf 28,8 Millionen und erreichte im Jahre 1901 nahezu 29 352 000 cbm. Dagegen betrug die Zahl der von und nach Rotterdam laufenden Fahrzeuge in demselben Jahre nur 6880 gegen 7265 und 6901 in den beiden Vorjahren. Somit ist für den Rotterdamer Hafen, der fast ausschliesslich als Durchgangsstation für den überseeischen Ein- und Ausfuhrverkehr zwischen Deutschland einerseits und Grossbritannien und den Ver. Staaten andererseits in Betracht kommt, die Verwendung von Fahrzeugen mit grosser Ladefähigkeit in immer steigendem Masse in Aufnahme gekommen. Während im Jahre 1891 das durchschnittliche Deplacement der in Rotterdam verkehrenden Schiffe 665 t betrug, ergiebt sich auf Grund der von den Zollbehörden geführten Statistik ein Deplacement von 870 t für 1897, 906 t für 1900 und 976 t für 1901 als Durchschnittsmass der Ladefähigkeit. Was die voraussichtliche Entwicklung des Rotterdamer Frachtverkehrs in den nächsten Jahren betrifft, so lassen die auf den Tonnageverkehr bezüglichen Zahlen erkennen, dass die Zunahme der Schiffsgüter im Jahre 1901 wenig mehr als ein Drittel derjenigen Tonnagezunahme betrug, die im Jahre 1900 im Vergleich zum Vorjahre stattgefunden hat. Es ist nicht ausgeschlossen, dass hierin bereits die Anfänge eines erfolgreich konkurrierenden Einflusses des Emdener Hafens zu erkennen sind. Jedenfalls verzeichnen die Rotterdamer Zollbehörden die Tatsache, dass im vergangenen Jahre mehrere westfälische Hochöfenbesitzer bei Mineralbezügen aus Schweden den Transport über den Emdener Hafen zur Bedingung gemacht haben.

* * *

Während der Arbeiten des auf Veranlassung des **russischen** Finanzministers, behufs Prüfung der zur Ausbreitung der Märkte für russische Metallprodukte zu ergreifenden Massnahmen zu Charkow einberufenen Kongresse, hatten die Industriellen u. A. vorgeschlagen, Prämien für **Schiffsbau** und zur Belebung der nationalen **Schiffahrt** auszusetzen. Verschiedene Vorschläge sind über diesen Gegenstand eingereicht und geprüft worden, auf Grund deren die Regierung ein Gesetz entworfen, dessen Hauptpunkte folgende sind:

1) Die Regierung gewährt den Reedern ein Darlehen in Höhe von 50 bis 100 pCt. des Schiffsbaupreises, das ohne Zinsen binnen 20 Jahren zurückzuzahlen ist. Um zu verhüten, dass diese Bestimmung die Freiheit, das Schiff zu verhandeln, beschränkt, wird erklärt, dass das Regierungsdarlehen einem als zweite Hypothek einzubringenden Darlehen eines Dritten nicht hinderlich sein wird.

2) Die Regierung übernimmt es, das Schiff bis zu $^3/_4$ seines Wertes im Verhältnis von 2 pCt. pro Jahr zu versichern.

3) Die Regierung wird stets, wenn es sich um russische Kohlen handelt, den Preis der von den Reedern verbrauchten Kohlen bestimmen.

4) Dieses Gesetz findet 20 Jahre lang auf allen in Russland gebauten und noch weitere 10 Jahre für Schiffe, die aus russischem Material erbaut sind, Anwendung.

5) Der Finanzminister behält sich die Befugniss vor, während dieses Zeitraumes Schiffen, die nicht ausschliesslich in Russland gebaut sind, die Rechte der russischen Flagge zu verweigern.

Einige dieser Bestimmungen haben eine energische Opposition von seiten der Reeder, die fremde Materialien verwenden, hervorgerufen. B.

* * *

Bekanntlich gelang es Herrn Capt. **C. W. Bohn**, Führer des Hamburger Dampfers »Barcelona« auf der Reise von New-York nach Newport-News am 2. Februar d. Js. bei sehr stürmischem Wetter die Besatzungen der beiden amerikanischen Schleppdampfer »E. S. Atwood« und »Edward S. Berwind« (14 Personen) von ihren sinkenden Schiffen zu retten. Wie wir erfahren, ist Capt. C. W. Bohn von der »Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger« durch die **Grosse Silberne Medaille** mit **Diplom** ausgezeichnet worden; die »Barcelona«-Besatzung erhielt eine Belohnung von ℳ 300 für diese Hülfeleistung.

Seemannsheime.

J. Es ist eine erfreuliche Erscheinung unserer Tage, dass das Interesse für Seefahrt und Seehandel immer grössere Kreise zieht und breitere Schichten unseres Volkes erfasst. Wenn auch in erster Reihe das Wachstum unserer Wehrflotte, ihre Ausgestaltung, die Einrichtungen unserer Marine und das vielseitige Leben und Treiben innerhalb derselben die Blicke auf sich lenkt, weil die machtvolle nationale Wehr zu Wasser und zu Lande als der wichtigste Gegenstand gemeinsamer vaterländischer Einrichtungen naturgemäss das stärkste Interesse wachruft, so hat andererseits die Handelsmarine sich zur Zeit auch nicht mehr über Nichtbeachtung zu beklagen, indem ihre Wichtigkeit für das wirtschaftliche Leben unseres Volkes besser

erkannt wird und ihre Beziehungen zum Binnenlande stets weitverzweigter und reicher sich entwickelten. Der Aufschwung des Wirtschaftslebens in den letzten 15 Jahren, die dadurch noch notwendiger gewordene Beteiligung der Deutschen am Welthandel, die Erkenntnis der wachsenden Bedeutung der Seegeltung in der Politik hat den dem Seewesen fremd gegenüberstehenden Kreisen der Bevölkerung die wahre Natur und die Wichtigkeit dieses Zweiges der nationalen Lebenstätigkeit mit stets wachsender Eindringlichkeit vor Augen geführt.

Es mag an der Wasserkante ja Manche geben, die sich wohl fühlten in der früheren Isolirtheit, die der Ansicht huldigten, die Seefahrt und was mit ihr zusammen hängt, besorgen wir ganz allein; die Mitbeteiligung der Binnenländer und ihr Verständnis für derartige Dinge können wir gerne entbehren. Allein die Männer mit solcher Denkweise sind doch nur vereinzelt anzutreffen, und deren Auffassungsweise, wenn auch verständlich, dürfte als richtig nicht anerkannt werden können. Denn die Schiffahrt, überhaupt das gesamte Seewesen unseres Volkes, wenn es sich fortentwickeln und ständig auf der Höhe seiner Aufgaben bleiben soll, muss getragen werden von dem Verständnis der Nation, von einer weitverbreiteten Neigung zu ihm und von der Mitwirkung grosser Bevölkerungsteile. Wie können beispielsweise die Aufwendungen für die Einrichtungen zur Hebung des Seewesens als da sind: Anlegung und Verbesserung von Häfen, Vertiefung der Fahrwasser, Errichtung von Leuchtfeuern und Seezeichen, Postdampfer-Subventionen, Herstellung von Seekarten, Unterhaltung von nautischen Unterrichts-Anstalten u. s. w. — wie können die Aufwendungen für diese Einrichtungen in erforderlicher Höhe ausgeworfen und bewilligt werden, wenn nicht das Verständnis für deren Zweckmässigkeit und Notwendigkeit rege geworden ist.

Während man früher ganze Jahrgänge von Zeitschriften und periodischen Blättern durchsehen konnte, ohne eine Darstellung zu finden, die sich mit dem Seewesen, namentlich insoweit es die Handelsfahrt betrifft, befasste, begegnet man jetzt in der deutschen Litteratur überall Federn, die sich mit Vorliebe der See, dem Leben an Bord und den Schilderungen aus dem Berufsstande des Seefahrers zuwenden. Es würde nicht zutreffen, wenn man indes sagen wollte, dass immer das Richtige getroffen würde; manche Darstellung lässt die sachkundige Hand vermissen; manche Ausführungen können von dem Kenner der Verhältnisse nicht ohne Widerspruch hingenommen werden.

Zu diesen Darstellungen zählen wir auch einen Aufsatz, der kürzlich von leitender Stelle in einer gelesenen Berliner Zeitung erschien. Da es gerade nicht zu den grossen Seltenheiten gehört, dass man Auslassungen auf diesem Gebiet findet, die den Kopf des Nagels etwas vorbeitreffen, so dürfte es wenig Sinn haben, die Zeitung des Genaueren zu bezeichnen. Wir überheben uns der Mühe, es kommt ja doch nur auf die Sache an.

In einem Aufsatz über deutsche Seemannsheime meint der Verfasser, nachdem er die Seemannshäuser für die Marine in der Heimat nicht sehr günstig besprochen und beurteilt hatte, in erster Linie läge ein Bedürfnis zur Errichtung von Seemannsheimen im Auslande für die eigentlichen Seeleute, für die Matrosen der Kauffahrteiflotte vor. Wir wollen zunächst nicht darauf eingehen, inwieweit eine Bedürfnisfrage hier vorliegen könne, sondern uns dem zuwenden, was der Verfasser über die Lage unserer Seeleute in fremden Häfen zu sagen für gut findet.

Da heisst es denn, das Leben unserer Handelsmatrosen sei im Auslande ein recht trübseliges. Weder die grossen Schiffahrts-Gesellschaften noch auch die Einzelreeder bekümmerten sich einen Deut darum, wie es den Mannschaften in den fremden Häfen ergehe. Nun, wenn es keine trübseligeren Existenzen gäbe als die unserer Matrosen in ausländischen Häfen, dann sähe es in der Tat in der Welt nicht so schlimm aus, wie es die Pessimisten uns glauben machen. Da gibt es doch vielfach auf festem Lande ganz andere Trübseligkeiten als an Bord unserer Schiffe, ganz zu schweigen von Not und Elend. Wer das Leben an Bord aus eigener Erfahrung kennt, wer selbst jahrelang im Matrosenlogis zugebracht hat, der wird sagen, dass es nach Feierabend auf deutschen Schiffen im Auslande fast ausnahmslos recht munter und vergnügt hergeht. Von Trübseligkeit ist da keine Spur zu sehen.

Wir wissen nicht in welchem besonderen Sinne der Verfasser seine Ausführungen, dass sich die Schiffseigentümer keinen Deut um das Wohlergehen der Mannschaften kümmern, auffasst. Nach den späteren Auslassungen muss man annehmen, dass die Reeder dafür Sorge tragen müssten, dass Ausflüge veranstaltet, die Sehenswürdigkeiten der fremden Städte gezeigt und Feste gefeiert würden. Nur Idealisten von reinstem Wasser, die mit ihren hochfliegenden Plänen sich ganz andere Welten konstruiren als diejenige in der wir leben, können sich solche Zustände als realisierbar vormalen. Soweit geht allerdings die Fürsorge der Reedereien nicht und kann sie nicht gehen. Wenn wir von dem Gesichtspunkte die Schiffahrt betreiben würden, dass sie nicht allein dem Erwerb, sondern auch zum guten Teil dem Vergnügen gewidmet sei, dann dürften die inländischen Werte, die von Klein und Gross mit Rücksicht auf entsprechenden Gewinn der Schiffahrt anvertraut werden, im Laufe der Zeit angesichts einer scharfen internationalen Konkurrenz

auf dem absoluten Nullpunkt anlangen wie bei den verkrachten Banken der Neuzeit. Ohnehin schon sind binnen zwölf Monaten Schiffahrtsaktien um mehrere Dutzend Prozente gefallen.

(Schluss folgt.)

Der Art. 16 des Seestrassenrechts in neuer Beleuchtung.

Richterliche Auslegungen des Art. 16, der wegen seines Wortlauts im Abs. 2 nicht ganz mit Unrecht »Kautschukparagraph« genannt wird, verdienen in seemännischen Kreisen verbreitet zu werden. Umsomehr, wenn die Interpretation von einem Gerichtshof ausgeht, der wie das englische Admiralitätsgericht, wegen seiner Bedeutung grösste Beachtung verdient. Von weiterer Bedeutung ist auch, dass es sich in dem Falle, mit dem wir uns beschäftigen wollen, um die Kollision zweier Schiffe handelt, von denen nur das eine im Nebel fuhr, während das andere unmittelbar vor einer Nebelbank, seine Manöver nach den Signalen des im Nebel befindlichen Schiffes einrichtete.

Der Vorfall ist in Kürze folgender: Die Position der Schiffe vor der Kollision war: D. »Holyrood« im Nordatlantischen Ozean steuert rw. O¼N, D. »Bernard Hall« WSW. »Bernard Hall« ist im Nebel und giebt die vorschriftsmässigen Signale, »Holyrood« hält sich in sichtiger Luft auf, hat aber etwa drei Strich an Backbord eine Nebelbank voraus.

Nach den Aussagen der Mannschaft von »Holyrood« hört dieser ein Signal, beantwortet es und vermindert die Fahrt. Die Signale werden vom Gegensegler wiederholt und von »Holyrood« weiter beantwortet; nach dem dritten Signal stoppt H. die Maschine. Hierauf kommen von B. H. drei kurze Töne; die Maschine von H. wird auf volle Kraft rückwärts gestellt und dieses Manöver durch das entsprechende Signal gekennzeichnet. Unmittelbar darauf kommt B. H. vier Strich an Backbord, etwa drei Schiffslängen ab, in Sicht und rennt H., dessen Maschine noch immer volle Kraft rückwärts arbeitet, in den Grund.

Die Besatzung des Dampfers B. H. behauptet dagegen, einen langgezogenen Dampfpfeifenton in grosser Nähe gehört zu haben, darauf sei die Maschine sofort auf volle Kraft rückwärts gesetzt und das hierfür vorschriftsmässige Signal — drei kurze Töne — gegeben, das vom Gegensegler beantwortet wurde. Gleich darauf kam H. an Steuerbord Bug in Sicht; die Kollision war unvermeidlich.

Dem Dampfer B. H. wird u. A. der Vorwurf gemacht, die Fahrt nicht genügend gemässigt zu haben, H. dagegen soll gegen Abs. 2 des Art. 16 verstossen haben, weil er es unterlassen hat, die Maschine nach der Wahrnehmung des ersten Signals zu stoppen. Für H. sei B. H. ein Schiff gewesen, dessen Lage nicht auszumachen war. Das Admiralitätsgericht, das sich vor zwei Jahren im Falle »Rondane«, wo es sich um zwei Schiffe im Nebel handelte, auf den Standpunkt stellte, die Bestimmungen des Art. 16, Abs. 2 seien »imperative«, d. h. sie müssten sofort nach Wahrnehmung des ersten Signals befolgt werden, hält denselben Grundsatz auch im vorliegenden Falle aufrecht. Darnach hätte H. seine Maschine nicht nach dem dritten Signal des unsichtbaren Gegenseglers, sondern gleich nach dem ersten stoppen und dann vorsichtig weiter manövrieren müssen. Der Vorsitzende des Gerichtshofes begründet diese Auffassung, indem er sagt: Wird das Signal eines Schiffes, dessen Lage nicht auszumachen ist, anscheinend vorderlicher als dwars wahrgenommen, dann ist eine Gefahr des Zusammenstossens im Verzuge und es ist notwendig Vorsichtsmassregeln zu treffen. Die Gefahr bleibt bestehen, einerlei ob sich das Schiff im Nebel aufhält oder in sichtiger Luft fährt. Auf den Einspruch — H. habe sich gegenüber B. H. nicht in der Position befunden, wie sie mit Bezug auf die Feststellung der Lage des anderes Schiffes im Art. 16 Abs. 2 dargelegt sei — erwidert der Richter unter Zustimmung der Beisitzer: H. habe nur gewusst, dass sich der signalisierende Gegensegler in der Nebelbank an Backbordseite aufhalte, näheres über seinen Kurs sei ihm unbekannt gewesen. Der Gesetzgeber habe aber unter »Lage des Schiffes« im Sinne des Art. 16 Abs. 2 sowohl die Peilung wie den Kurs verstanden.

Während unter den Richtern über die Anwendbarkeit des Art. 16 Abs. 2 für H. im vorliegenden Fall keine Meinungsverschiedenheit herrschte, blieb der Vorsitzende mit seiner Ansicht allein, als er behauptete: Auch gegen Abs. 1 des Artikels habe H. verstossen, weil nicht schon im Angesicht der dicht bei befindlichen Nebelbank, in die der Dampfer gleich hineinlaufen musste, sondern erst nach Wahrnehmung eines Signals die Fahrt gemindert sei. — Es ist umsomehr mit Genugtuung zu begrüssen, dass sich die Beisitzer nicht auf diesen Standpunkt gestellt haben, weil in England mehr als in anderen Ländern nach Präjudizien Recht gesprochen wird.

Die Idee aber als massgebend und vorbildlich betrachtet, dass die Fahrt schon in Sicht einer Nebelbank vermindert werden müsse, deren Dichtigkeit unbekannt ist und von der man nicht einmal weiss, ob das Schiff in ihren Bereich gelangt — würde den Wert schneller Schiffe ganz erheblich abschwächen.

Der Welin'sche Boots-Quadrant-Davit.*)

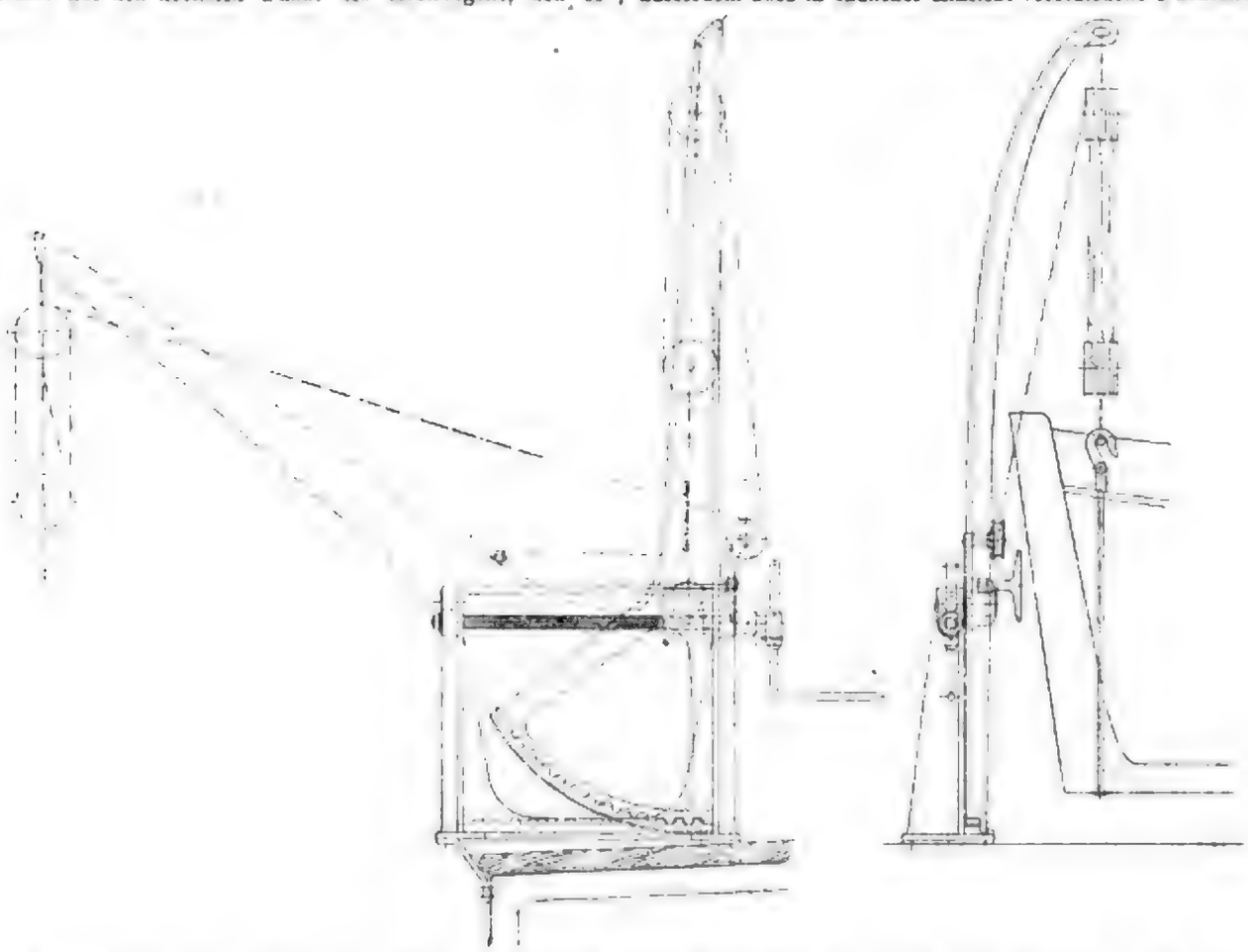
Die letzte öffentliche Ausstellung von Vorrichtungen zum Herablassen von Booten fand in Hâvre im September letzten Jahre statt, und es ist eine bezeichnende Tatsache, dass, abgesehen von zwei oder drei Ausnahmen, alle ausgestellten Modelle Davits betreffen, die in einer Richtung rechtwinklig zur Schiffsseite beweglich sind. Es scheint also ziemlich allgemein die Ansicht zu herrschen, dass hierin die Lösung des Problems liege, das Boot von seiner Unterlage in die beste Stellung zu bringen, aus der es herabgelassen werden kann.

Die verschiedenen Versuche, die angegebene Aufgabe zu lösen, sind so zahlreich, dass es nicht möglich ist, mehr als einen oder zwei in den Bereich dieser Vorlesung zu ziehen.

Die seit einigen Jahren auf mehreren Schiffen der »Royal Mail Steampacket Company« eingeführte und auf einigen derselben noch im Gebrauch befindliche Vorrichtung von Kapitän Bevis ist ein Beispiel für eine eigenartige Konstruktionsform. Bei dieser sind die Davits auf dem Deck schwingbar angebracht und unter die Herrschaft von je einer Schraubenspindel und Mutter gestellt, wobei die letzteren mit Zapfen versehen sind, die in an den Davits vorgesehenen Nuten laufen. Die Schraubenspindel ist in festen Lagern auf einem gusseisernen, mit dem Schiffsdecke verschraubten Gestelle gelagert. Das an Bord befindliche Boot wird von den zwei gusseisernen Gestellen gestützt und die Davits sind so gekrümmt, dass sie über das Boot greifen.

Die Nachteile bei Vorrichtungen dieser Art sind unschwer zu erkennen. Da die Drehachse jedes Davits zwischen den senkrechten Mittellinien der Lager gelegen ist, so muss das Boot erst auf den höchsten Punkt des Kreisbogens, den es beim Ausschwingen beschreibt, gehoben werden, bevor sein Eigengewicht anfängt, die Vorwärtsbewegung des Davits durch die Schraubenspindel zu unterstützen. Ferner ist leicht ersichtlich, dass jene Nuten der Davits während der ganzen Bewegung nur an einem Punkte rechtwinklig zu den Schraubenspindeln zu stehen kommen, und zwar gerade da, wo die geringste Kraft aufzuwenden ist. Abgesehen von dieser Ausnahme stehen die Nuten der Davits schräg zu den Mittellinien der Schraubenspindeln gerichtet, so dass sie diese auf Biegung beanspruchen, wodurch die Reibung ausserordentlich erhöht und die beabsichtete Erleichterung der Handhabung der Vorrichtung unmöglich wird. Tatsächlich war es notwendig, die Steigung der Spindelgewinde auf 1/4" engl. zu vermindern und zur Erleichterung der Handhabung eine Räderübersetzung anzuwenden, wodurch natürlich die Schnelligkeit der Bootsbewegung in höchst nachteiliger Weise herabgesetzt wurde. Da ferner die Davits innerhalb der Bootsenden stehen, so ist die Gefahr einer Beschädigung des Bootes nach dessen Losmachung von den Klampen infolge Aufstossen gegen die Davits ebenso vorhanden, als bei gewöhnlichen Davits. Das Eigengewicht der Antriebseinrichtung ist auch viel zu gross.

Um eine Zugkraft in die Richtung der Schraubenspindel zu bringen, kann diese, wie auf einigen Kriegsschiffen, durch eine bewegliche, in einem gewissen Abstande hinter den Davits gelagerte Mutter gehen und an ihrem vorderen Ende mit dem Davit drehbar verbunden sein. Bei dieser Anordnung nimmt jedoch der wirksame Hebelarm umsomehr ab, je weiter die Davits auswärts bewegt werden. Solchen Einrichtungen haften ausserdem noch in baulicher Hinsicht verschiedene Nachteile an.



*) Die nachstehenden Ausführungen geben in den wesentlichsten Grundzügen den Inhalt eines Vortrags wieder, den Mr. Welin im April im Nautischen Verein zu Hamburg gehalten hat. Wir haben uns bei den einleitenden Worten veranlasst gesehen, einige Kürzungen vorzunehmen. Der Vortragende hatte sich über die Eigenschaften der im Gebrauch befindlichen Davits ausgelassen und hierbei Daten angeführt, die einem seemännischen Leserkreis nicht unbekannt sind. D. R.

Einigen Erfindern sind Vorrichtungen patentiert worden, bei denen die Davits um eine in gewisser Höhe über dem Deck gelagerte Drehachse schwingen und ihre unteren Verlängerungen zu Zahnbögen ausgebildet sind, in welche Zahnräder oder Schnecken zur Bewegung der Davits eingreifen. Dabei sind jedoch die Hebelverhältnisse zu ungünstig, um auch nur das kleinste Rettungsboot bewegen zu können. Daher haben sich solche Vorrichtungen nicht bewährt.

Ausser diesen Erfindungen gibt es noch zahlreiche andere, zum Teil bemerkenswerte, die jedoch hier übergangen werden müssen, um die neue Vorrichtung zur Lösung der Aufgabe, nämlich die Bogendavits von Welin besprechen zu können. Das Hauptmerkmal dieser Vorrichtung ist die den Davits erteilte Bewegung in wagerecht fortschreitender Richtung. Die Vorteile einer solchen Anordnung in Bezug auf die Hebelverhältnisse sind ersichtlich. Wenn beispielsweise das Boot von seiner Unterlage in eine von derselben um 3 m abstehende senkrechte Ebene gebracht werden und der wagerechte Weg der beweglichen Drehachse der Davits 1 m betragen soll, so ist der grösste Hebelarm des Bootsgewichtes ein Drittel kleiner als in dem Falle, wo die Davits eine feste Drehachse haben, während der Hebelarm der aufzuwenden Kraft, nämlich der Teilkreishalbmesser des Zahnbogens bei der ganzen Bewegung des Bootes unveränderlich bleibt. (Siehe die Figur.) Dies ist ein höchst wichtiger Vorteil, da die Vorrichtung nicht nur das schnelle Herablassen des Bootes in Notfällen wesentlich erleichtern soll, sondern auch allen sonstigen Anforderungen beim Gebrauch in andern als Notfällen entsprechen muss. Beispielsweise würde für den gewöhnlichen und häufigen Gebrauch des Bootes auf See eine Vorrichtung, die zwar das schnelle Herablassen des Bootes ermöglicht, jedoch besonders Taljen oder eine grosse Anzahl Hände zum Hereinholen des Bootes erfordert, wenig Beifall bei den Seeleuten finden.

Die grösste Schwierigkeit bei Klappdavits besteht darin, ein für den Gebrauch und Zweck genügendes Hebelverhältnis ohne die Anwendung verwickelter Einrichtungen zu erlangen. Die eben erwähnte fortschreitende Bewegung der Drehachse dient wesentlich zur Lösung dieser Aufgabe, genügt aber an und für sich kaum, wenn es sich um die Bewegung von 28 oder 30′ engl. handelt. Die Zeichnung (siehe die Figur) veranschaulicht eine Vorrichtung, die zur Bewegung der schwersten gegenwärtig an Bord der grössten Passagierdampfern gebräuchlichen Seeboote ausreicht. Die Schraubenspindeln haben eine Steigung von 1/2″ engl. Die an jeder Handkurbel auszuübende Kraft zum Hereinschwingen eines beispielsweise 1500 kg wiegenden Bootes vom Wasser auf seine Unterlage an Bord beträgt anfangs rund 40 kg und nimmt umsomehr ab, als das Boot sich seiner Unterlage nähert. Durch eine eigentümliche aber einfache Art der Befestigung der freien Enden der die Taljen haltenden Taue werden dabei die Handkurbeln erheblich leichter beweglich gemacht. Anstatt nämlich die freien Tauenden wie gewöhnlich an festen Teilen der Davits selbst zu belegen, werden sie zunächst über Rollen an den Gestellen geführt und dann in gewöhnlicher Weise festgemacht. Da diese Rollen über den Drehachsen des Davits angeordnet sind, so folgt aus dieser Anordnung, dass der in den freien Tauenden auftretende Zug bestrebt ist, die Davits zu heben und, obwohl es paradox klingen mag, ein Teil des Bootsgewichtes zum Heben des Bootes während des Hereinbringens an Bord verwertet wird. Die Erklärung hierfür ist leicht.

Beim Heben des Bootes vom Wasser muss es etwas höher gehoben werden als bei der gewöhnlichen Art der Belegung der freien Tauenden. Beim Einschwingen sinkt das Boot um eine gewisse Strecke von den Davitköpfen nieder, da der Abstand zwischen den letzteren und den Rollen, über welche die freien Tauenden gehen, sich verringert. Die Arbeit, welche das Bootsgewicht durch die erwähnte Strecke verrichtet, trägt zur Unterstützung der Drehung der Handkurbeln bei. Beträgt beispielsweise das Bootsgewicht 1500 kg und die Senkung 0.5 m, so ergibt sich ein Gewinn von 750 kg. Diese Anordnung der freien Tauenden, welche den Gegenstand eines besonderen Patentes bildet, kann so weit abgeändert werden, dass die Davits beinahe entlastet werden. Auch kann sie, wenn auch zwar nicht mit grossem Vorteile, auf Davits angewendet werden, die um eine feste Drehachse schwingen.

Um so weit als möglich ohne Vergrösserung der Anzahl der Einzelteile an der Vorrichtung die gleitende Reibung an den Innenseiten der Flansche an den Zahnbögen in rollende Reibung zu verwandeln, ist der Boden der Rinnen, in denen die Flanschen rollen, so schräg gehalten, dass die Neigung rechtwinklig zur Seitenkraft gerichtet ist. Der Druck der Seitenkraft wird von der glatten Oberfläche jeder Führungsstange aufgenommen und es kann dann kein Biegungsmoment mehr auf die Schraubenspindeln einwirken, welche vielmehr lediglich den längs gerichteten Zug des Bootsgewichtes allein aufzunehmen haben.

Bei der Vorrichtung ist überall genügend Spielraum für die Unebenheiten der Gussstücke gelassen, so dass nur die Schraubenspindeln und Muttern gearbeitet zu sein brauchen. Beide Gestelle und Davits, die aus Gussstahl gegossen sind, bleiben in dem natürlichen Zustande, wie sie von der Giesserei kommen, abgesehen von den erforderlichen Bohrungen. Die Führungsstangen werden von glatt gezogenen Stahlstangen abgeschnitten und mit dünnen Messingröhren überzogen. Die Schraubenspindeln sind aus Stahl und die Muttern aus Kanonenmetall hergestellt.

Die englische Admiralität schreibt eine Zugfestigkeit der Teile von 30 t auf 1 Quadratzoll engl. und eine Verlängerung von 15% auf 5″ engl. Länge vor. Die Davits in der vorstehend beschriebenen Einrichtung sind für eine an den Davitsköpfen hängende Belastung von je 15 t berechnet, wenn sie ausgelegt sind. Also gewähren sie hinreichende Sicherheit.

Infolge der Vorzüglichkeit des Materials kommt das Gesamtgewicht dieser Davits bedeutend vorteilhafter aus, wie bei Davits alter Konstruktion, welcher Umstand bei grossen Passagierdampfern, die eine grosse Anzahl Boote hoch über dem Wasser führen, von ganz besonderem Wert sein muss.

Die bei diesen Davits benutzten Bootsunterlagen (Klampen) sind recht einfach. Die inneren Teile derselben sind am Deck befestigt, während die äusseren beweglichen Teile durch Gelenke mit dem Deck verbunden sind und durch einbakbare Hebel gesichert werden, die vom Deck erreichbar sind. Die Gefahr, welche mit dem Herunterschicken eines Mannes zum Verriegeln oder Lösen der Bootsunterlagen verbunden ist, wird auf diese Weise vermieden.

Ist ein Boot herabzulassen, etwa im Notfalle, wenn dem Schiffe ein Unglück zustöss und die Reisenden herandrängen, um in das Boot zu gelangen, so wird hier keine Zeit verloren werden. Man braucht die Leute nicht gewaltsam vom Boote abzuhalten, bis das letztere ausgeschwungen ist. Vielmehr kann man die Reisenden geradezu in ihrem Bemühen zum Einsteigen unterstützen. Nicht eher, als bis das Boot gehörig besetzt, der Proviant hereingebracht und alles bereit ist, braucht man an das Ausschwingen des Bootes zu denken. Die Hebel, welche die äusseren Bootsunterlagenteile sichern, werden abgehoben und gleich darauf werden die Handkurbeln gedreht. Die Davitsköpfe bewegen sich anfangs nahezu parallel zum Deck und das Boot hebt sich ziemlich leicht von den inneren Unterlagenteilen ab infolge der eigentümlichen Führung der freien Tauenden. Das Boot selbst stösst die Klampen ab, während es darüber hinweggeht. Befindet sich das Boot auf der Luvseite, so werden die Davits vollständig ausgeschwungen, aber auf der Leeseite wird es nur so weit als erforderlich ausgeschwungen und dann gleich herabgelassen. Da der Steigungswinkel der Schraubenspindeln geringer als der Reibungswinkel ist, so können die Handkurbeln bei beliebiger Stellung

der Davits ohne Gefahr freigegeben werden. Die Davits können sich nur dann bewegen, wenn die Schraubenspindeln gedreht werden. Die Handhabung der Taue zum Herablassen bezw. zum Heben des Bootes geschieht daher mit Sicherheit, und keine Gefahr kann von den freigegebenen Handkurbeln ausgehen.

Die ersten Versuche mit den Welinschen Bogendavits wurden vor einigen Monaten in Glasgow mit einem leichten Boote an Bord des Dampfers »Kortenear« gemacht. Seitdem sind mehrere Welinsche Vorrichtungen für grosse Rettungsboote in Arbeit, die für verschiedene Dampfer bestimmt sind. Auf dem »Kortenear« vermochten zwei ungeübte Leute in 16 Secunden die Unterlagen zu lösen und das Boot bis über die Deckkante hinaus zu bewegen und in weiteren 6 Secunden dasselbe voll auszuschwingen. In 45 Sekunden wurde das Boot wieder hereingebracht und in den Unterlagen gesichert.

Noch ist zu beachten, dass bei der Einfachheit und dem geringen Gewichte der Vorrichtung der Preis sich vergleichsweise niedriger stellt als der andrer patentierter Vorrichtungen der Art und dass, wenn zwei oder mehrere Boote hintereinander aufzustellen sind, Doppelgestelle (mit zwei Schraubenspindeln und zwei Zahnstangen auf beiden Seiten) mit Vorteil hinsichtlich der Kosten und des Raumbedarfes benutzt werden können.

Mehrere Directoren von Schiffswerften haben dem Vorleser versichert, dass es in den meisten Fällen nur wenig Schwierigkeit bereitet, die Davits auf Deck von selbst kleinen Frachtdampfern unterzubringen.

Die Davits werden in zwei verschiedenen Grössen gebaut. Die grössere Konstruktion wiegt vollständig etwa 1320 kg und und ist für Rettungsboote von über 24′ Länge bestimmt, während die kleinere Konstruktion für leichtere lange Boote ausreicht.

* * *

Im Anschluss an diese Ausführungen griff eine recht lebhafte Diskussion statt, mit dem Resultat, dass der Verein folgenden Antrag einstimmig annahm:

> »Der Nautische Verein hält die Erfindung des Herrn Wellin für eine wesentliche Verbesserung der bisherigen Boots-Ausschwingvorrichtungen und kann dieselbe zur weiteren praktischen Prüfung nur aufs Wärmste empfehlen.«

Auszüge

aus

Geschäftsberichten verschiedener Reedereien.

(1901.)

(Schluss.)

20) Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei. Akt.-Ges. zu Oldenburg i. Gr.

Aktienkapital ℳ 1 400 000, Betriebsgewinn ℳ 292 075; **Dividende ℳ 168 000 = 12 pCt.** Die Dividenden der vier letzten Jahre betrugen 15, 20, 16, 15 pCt.

Der allgemeine Rückgang der Frachtraten hat, wie zu erwarten war, auch auf die Erträge unseres Unternehmens ungünstig eingewirkt. In unseren regelmässigen Fahrten waren wir nicht so gut beschäftigt als im Vorjahre, besonders haben aber diejenigen unserer Dampfer, für welche wir ausserhalb der festen Linien Frachten suchen mussten, nur mässige Gewinne erzielt. Unsere Frachteinnahmen sind deshalb nicht im Verhältnis zur Vergrösserung unserer Flotte gestiegen.

Im Januar vorigen Jahres wurde uns der Dampfer »Huelva« (437 t Br.-R., 680 t Tragfähigkeit) und im Juni der Dampfer »Lisboa« (1680 t Br.-R., 2700 t Tragfähigkeit) von der Koch'schen Werft in Lübeck geliefert. Leider haben wir aber den Verlust der »Huelva« mit der ganzen aus 11 Mann bestehenden Besatzung zu beklagen. Der Dampfer hat am 18. September v. J. mit einer bequemen Ladung Salz eine Reise von Setubal nach Maassluis angetreten und ist seitdem verschollen. Mit Rücksicht auf die Ausführungen des Reichskommissars in der Seeamtsverhandlung stellen wir hiermit fest, dass nach dem Zertifikate des Germanischen Lloyds der Dampfer bis auf einen Tiefgang von 13′ 10″ engl. beladen werden durfte, bei Antritt seiner letzten Reise aber nur bis auf 13′ 6½″ beladen war. Der Reichskommissar war nämlich der Ansicht, dass das Schiff zu tief beladen gewesen sei. Ueber die Ursache dieses grossen Unglücks wird niemals etwas Bestimmtes zu erfahren sein. Das Wetter war in jener Zeit günstig, und wir vermuthen deshalb, dass das Schiff in Folge eines Zusammenstosses mit einem treibenden Wrack verunglückt ist, da man im Falle einer Strandung oder einer Kollision mit einem Schiffe doch irgend etwas vernommen haben würde. Das Schiff hatte einen Buchwerth von ℳ 181 504.80 und war mit ℳ 180 000 versichert. Einen Ersatz-Dampfer ähnlicher Grösse haben wir inzwischen bestellt. — —

Unser Dampfer »Porto« hat im vorigen Jahre eine neue, vergrösserte Kesselanlage erhalten und ist bei dieser Gelegenheit einer gründlichen Erneuerung unterzogen worden.

21) Vereinigte Bugsier- und Frachtschiffahrt-Gesellschaft, Hamburg.

Aktienkapital ℳ 2 000 000, Betriebsgewinn ℳ 352 978, Abschreibungen ℳ 215 500; **Dividende ℳ 120 000 = 6 pCt.** Die Dividenden der drei letzten Jahre betrugen 5, 6, 5 pCt.

Die Frachten in der allgemeinen Nord- und Ostsee-Fahrt, an welcher wir mit unseren Schiffen von 650, 1050 und 1200 t betheiligt sind, waren im ganzen Laufe des Jahres 1901 überaus gedrückt, und wenn wir nicht die im Schlusse des vorjährigen Berichtes erwähnten grösseren Abschlüsse getätigt hätten, würden wir kaum in der Lage sein, das verhältnismässig günstige Ergebnis vorzulegen, wie dies der Fall ist. Selbst der Herbst, der sonst immer, auch in den schlechtesten Frachtjahren, eine Belebung bringt, blieb völlig still, und die überaus schweren Stürme des November und Dezember taten ein Übriges, um das Gesamtresultat zu beeinträchtigen. Grosse Vorräte an den Absatzplätzen und unsichere Verhältnisse in den Verschiffungsplätzen an der Ostsee lähmten den Holzhandel, der uns sonst eine gute Basis für die Beschäftigung unserer Fahrzeuge in Nord- und Ostsee bot.

Das Bugsir-Geschäft war einigermassen zufriedenstellend und die Ausnutzung unserer Dampfer befriedigend. Einige grössere Bergungsfälle beeinflussten das Ergebnis in günstigem Sinne. Wir werden diesem Geschäftszweige erhöhte Aufmerksamkeit zuzuwenden haben, nachdem die Abänderung der Strandungsordnung eine andere Stellungnahme gegenüber den Bergungsfällen erfordert hat.

Bedauerlich ist, dass uns von vielen Seiten mancherlei Schwierigkeiten mit der Begründung gemacht werden, unsere Betriebsart schädige den kleinen Küstenverkehr. Wir haben aber den betreffenden massgebenden Stellen die Beweise zu erbringen vermocht, dass die aufgestellten Behauptungen nicht zutreffend sind.

Das Fracht-Geschäft bietet für das begonnene Jahr bereits keine besseren Aussichten als das abgeschlossene; im Bugsirgeschäft wird es schwer halten, den Ausfall, den dasselbe infolge des milden Winters erlitten hat, wieder einzuholen.

Unsere regelmässigen Linien haben wir neueren Datums durch die Fahrt Hamburg-Leer erweitert, welche uns von der Dortmund-Ems-Schleppschiffahrt-Gesellschaft angeboten wurde, nachdem der Dampfer, welche diese Fahrt bis dahin versah, verkauft war.

22) Schleppschiffahrts-Gesellschaft „Unterweser".

Das Gewinn- und Verlustkonto schliesst bei ausreichenden Abschreibungen mit einem Verlust von ℳ 19 820.

Der Betrieb auf dem Dortmund-Ems-Kanal erwies sich als verlustbringend. Um selbst unter ungünstigen Verhältnissen die Kanalschiffe ausreichend beschäftigen zu können, werde die Gesellschaft auch die Beförderung von Gütern von Emden nach den Kanalplätzen aufnehmen müssen. Auch in der Ostsee mussten Ladungen im Herbst oft bis zu 50 pCt. niedrigeren Frachten, als im Vorjahre, befördert werden. Nur die Schleppdampfer und Leichter der Gesellschaft auf der Unterweser waren das ganze Jahr hindurch lohnend beschäftigt. Die Gesellschaft erwarb zu Anfang des Jahres in England einen grösseren neuen Schleppdampfer, sowie hier in Auktion den als Seeschlepper gebauten Fischdampfer »Stör«. Für den Schleppdienst auf der Weser und Aussenweser erstand sie ferner die dem Herrn H. Addicks, Bremerhaven, gehörenden beiden Schlepper »Germania« und »Doktor«. Im Frühjahr kontrahierte die Gesellschaft bei der Danziger Schiffswerft in Danzig einen Leichter von ca. 1300 t Tragfähigkeit. Das Schiffsmaterial reicht jetzt für einen grösseren regelmässigen Verkehr vollkommen aus. Da die Gesellschaft durch den Abschluss grösserer Frachtverträge für die Ostsee sich bereits einen bescheidenen Nutzen habe sichern können, so rechnet der Vorstand in diesem Jahre auf ein günstigeres Ergebnis.

An unsere Mitarbeiter zur See! *)

Dank der eifrigen und wertvollen freiwilligen Mitarbeit sehr vieler Kapitäne der deutschen Handelsflotte und aller deutschen Konsuln in fremden Seehäfen besitzt die Seewarte eine reiche Sammlung handschriftlichen Materials über alle wichtigen Seehäfen, die fortlaufend durch Eingänge neuer Berichte weiter anwächst, ergänzt und vervollständigt wird. Um diese Berichte sobald als möglich allen deutschen Seeleuten zugängig zu machen, hat sich die Direktion entschlossen, neben der allmählig fortschreitenden systematischen Bearbeitung von Küstenhandbüchern eine Reihe einzelner Beiträge zur Küstenkunde herauszugeben.

Diese Beiträge sollen in zwanglosen Heften etwa monatlich einmal erscheinen; ihr Titel »der Pilote« wurde im Anschluss an einen früheren, in den Jahren 1881 bis 1896 von der Direktion der Seewarte herausgegebenen »Piloten, ein Führer für Segelschiffe« gewählt, der seinerseits zur Hauptsache auf der Mitarbeit der Segelschiffskapitäne beruhte und wichtige Vorarbeiten für die grossen Segelhandbücher der Ozeane enthielt. Im gleichen Sinne wie dieser ältere Pilote soll die neue Folge des Piloten den Kapitänen von Dampfern und Segelschiffen nützlich werden und als Vorbereitungsarbeit für die Küstenhandbücher dienen.

Die Direktion hegt die Erwartung mit dieser neuen Veröffentlichung auch ganz besonders die Interessen der modernen Dampferfahrt fördern zu können, und in dem Sinne, wie dies schon von der Direktion im 23. Jahresberichte über die Tätigkeit der Deutschen Seewarte für das Jahr 1900 mit folgenden Worten ausdrücklich betont wurde: »Es konnte den Eingeweihten nicht entgehen, dass sich allmählig in den Einrichtungen der Deutschen Seewarte ein Wandel vollzog, der den Bedürfnissen und dem Geiste der Zeit entsprach. Die Beurteilung der Art der Vollziehung dieses Wandels, nach dem wahren Werte und nach dem Umfange, wird einer späteren Zeit vorbehalten bleiben müssen. Soviel steht aber heute schon fest, dass es unmöglich geworden war, den Standpunkt festzuhalten, von dem aus vor 25 Jahren die Deutsche Seewarte als Zentralstelle für maritim-meteorologische Forschung gegründet wurde. Namentlich schien es als eine unabweisbare Notwendigkeit, des Dampferverkehrs voll und ganz Rechnung zu tragen.«

Als Dank und Gegenleistung für die eifrige unermüdliche und vorzügliche Mitarbeit der deutschen Kapitäne und Schiffsoffiziere wird jedes neue Heft des Piloten unmittelbar nach seiner Herausgabe durch Vermittelung der Hauptagenturen der Seewarte allen Mitarbeitern zur See, sowie allen Reedereien, die den Bedarf der gewünschten Zahl von Exemplaren bei den Hauptagenturen anmelden, kostenfrei zugestellt werden.

Auch die bisher an dieser Stelle der Nordatlantischen Wetterausschau veröffentlichten Mitteilungen von nautischem Interesse und kurzen Angaben aus den neuesten Konsulats- und Kapitänsfragebogen werden künftig nur noch in dem genannten Piloten veröffentlich werden, in dieser Wetterausschau also fortfallen.

Für die bisherige getreue Mitarbeit spricht die Direktion auch an dieser Stelle allen Mitarbeitern der Seewarte zur See den besten Dank aus und giebt sich der begründeten Hoffnung hin, dass die deutschen Seeleute auch fürderhin daran mitarbeiten werden, weiteres Berichtsmaterial zu liefern, damit die Seewarte auch ihren neuen Aufgaben gründlich und umfassend gerecht zu werden vermag.

*) Die Direktion der Seewarte veröffentlicht in ihren »Mitteilungen von nautischem Interrese etc.« nachstehendes Schreiben.

Schiffbau.

Stapelläufe.

Am 3. Mai erfolgte auf der Werft von Schömer & Jensen, Tönning der Stapellauf des Dampfers **„Biddha"**, Neubau Nr. 41 für die Dampfschiffs-Reederei Horn A.-G., Lübeck. Derselbe hat folgende Hauptdimensionen: 66,50 m = 218′ 2″ × 10,05 m = 33′ × 4,88 m = 16′ Seitenhöhe, 4.42 m = 14′ 6″ Tiefgang beladen mit 1500 t Schwergut inkl. Bunker. Eine Triple-Expansions-Maschine von ca. 470 Pferdekräften soll dem beladenen Schiff eine Geschwindigkeit von mindestens 9 Knoten verleihen. Ein zweites ganz kleines Schiff befindet sich noch auf der Werft von Schömer & Jensen für die Reederei H. C. Horn, Schleswig, im Bau und wird gegenwärtig beplattet.

* * *

Am 7. Mai ist von der Werft Joh. C. Tecklenborg A.-G., Geestemünde, das für die Firma F. Laeisz, Hamburg, bestimmte **fünfmastige Vollschiff „Preussen"** glücklich vom Stapel gelaufen. Seine Abmessungen sind 133,5 m × 16,40 m × 10,25 m. Das Deplacement bei 8,23 m Tiefgang beträgt 11,150 t, die Tragfähigkeit 8000 t. Zwei in ganzer Länge des Schiffes durchlaufende Decks, sowie alle Aufbautendecks sind aus Stahl hergestellt; Oberdeck und Aufbauten haben ausserdem über dem Stahldeck noch Holzbelag. Um eine grössere Festigkeit und Widerstandsfähigkeit zu erzielen, dienen schwere Raumbalken, die als Halbkasten-Balken konstruiert in Verbindung mit einem schweren Raumstringer stehen. Hinter den fünf Masten sind Versteifungsschotte eingebaut. Sämtliche Balken der Decks, die Raumbalken und Spanten für ca. ⅔ Mittschiffslänge sind aus U-Stahlen gebildet. Hierbei ist für Oberdeck, Zwischendeck und Raumbalken das grösste von den Stahlwerken erhältliche Profil von 340 mm Tiefe verwandt. Alle Kielschweine und Seitenstringer sind in Verbindung mit Intercostal-Platten hergestellt, welche mit der Aussenhaut vernietet sind und so einen äusserst starken Längsverband bilden. Ein Doppelboden von 550 t Inhalt, ermöglicht ein Verholen des leeren Schiffes im Hafen ohne weiteren Ballast. An Aufbauten besitzt das Schiff eine Poop von 12 m Länge, unter der sich der hintere Steuerapparat sowie eine Segelkammer,

Zimmermannswerkstätte und ein Logis für Schiffsjungen befinden. Ein Brückenhaus von 22 m Länge enthält die Hauptwohnräume für die Besatzung sowie Küche, Segelkammer und Proviantraum. Die Back von 12 m Länge enthält in zwei Seitenhäusern Waschräume, Klosets, Lampen- und Farbenräume etc. Im freien mittleren Raum ist das Dampf-Ankerspill für 65 mm starke Ankerketten aufgestellt, das auch durch Handkraft mit Gangspill auf der Back angetrieben werden kann. Das Gewicht der Buganker beträgt 3850 kg. Der erforderliche Dampf wird in zwei stehenden Hülfskesseln von je 3,05 m Höhe und 1,83 m Durchmesser erzeugt, die den Dampf für das Ankerspill, den Steuerapparat, die Dampfwinden und die Dampfpumpen liefern. Der combinierte Dampf- und Handsteuerapparat auf dem Brückendeck ist durch ein 70 mm starkes Stahlsteuerreep mit der Ruderpinne verbunden. Zum Laden und Löschen dienen 4 Dampfwinden bei jeder Luke. Die mit einem ausgedehnten Rohrsystem verbundenen Dampfpumpen sowie in Reserve vier doppelwirkende Handpumpen lenzen alle Räume und den Doppelboden, sie können nach Bedarf aus den Trinkwassertanks (6 mit zusammen 70 cbm Inhalt) pumpen. Hintersteven und Balanze-Ruder sind aus Stahlguss, Kielstücke und Vorsteven aus Schmiedeeisen. Die Takelung ist die eines fünfmastigen Vollschiffes mit doppelten Mars- und Bram-Raaen in allen Toppen. Masten, Raaen, Stengen und Bugspriet sind aus Stahl. Statt Tonnenracks werden für die heissbaren Raaen Schuhe aus Stahlguss verwendet. Die Mars- und Bram-Raaen werden mittelst Hall's Patent Fallwinden gehisst, zum Brassen der Unter- und Marsraaen sind Yervys Patent Brassenwinden aufgestellt, zum Anholen der Schooten dienen Reelingwinden und Gangspille. Das stehende Gut, aus bestem westfälischem Stahldraht, durchweg auf starke Schrauben gesetzt, ist zum grössten Teil gekleidet. Das laufende Gut ist aus Hanf, Manilla oder Stahldraht hergestellt. Die Blöcke sind aus Eschenholz oder Eisen mit besten Pockholz-Scheiben oder aus verzinktem Eisen. Im Ganzen besitzt das Schiffe ohne die Reservesegel 43 Segel von einer Gesamtfläche von 5560 qm. Der Flaggenknopf des Mittelmastes befindet sich 68 m über dem Kiel. Die Länge der Unterraaen beträgt 31,2 m, die der Royal-Raaen 16 m. Der grösste Durchmesser der Masten ist 900 mm, der der Unterraaen 640 mm und der des Burgspriets 920 mm. Die Gesamtlänge des stehenden Stahlgutes ist 10800 m, die des laufenden Stahlgutes 13730 m, die des laufenden Hanfgutes 17260 m, die der Trossen und des Reservegutes 3050 m, die der zur Takelage verwandten Ketten 700 m. Anzahl der Takelageschrauben 248 Stück, Anzahl der Blöcke 1260 Stück.

* * *

Probefahrten.

Am 25. April machte der von der Sunderland Shipbuilding Co., Ld., für A. Kirsten, Hamburg, erbaute stählerne Dampfer **„Lavinia"** seine Probefahrt. Die Dimensionen des Dampfers sind 226'×33'×17'6³/₄". Die Maschine hat Zylinder von resp. 16, 28 und 44 Zoll Durchmesser bei einem Hub von 33 Zoll. Die Probefahrt verlief zur allseitigen Zufriedenheit; der Dampfer erzielte eine Durchschnittsfahrt von 11 Knoten.

* * *

Spiritus-Motorboote. Die grösste der von Herrn Carl Meissner, Hamburg im Winter fertiggestellten Eichenholz-Spitzgatt-Motorjollen mit Spiritus-Motor wurde im April von der Torpedowerft Yarrow & Co., Ltd. in London nach sehr eingehender Probefahrt abgenommen. Die Spitzgatt-Motorjollen sind sehr praktisch für den Hafendienst und dabei stark, geräumig und preiswert. Dieselbe Firma baute im April eine Maschinenanlage in die Segelyacht »Ellida«, Kiel ein, und lieferte ein Stahl-Kajütboot mit 10 Pferdestärken-Petroleum-Motor an die Schleswig-Holsteinischen Kokswerke A.-G. in Rendsburg ab. Im Bau sind noch ein Kajütboot für die Hafen-Polizei in Lübeck und verschiedene kleine Jollen für Käufer nach dem Binnenlande.

* * *

Sehr interessante **Probefahrten** mit **Spiritusmotorbooten** fanden vor einigen Tagen auf der Elbe bei Harburg statt, und zwar im Beisein des Herrn Konsul Schlick vom »Germ. Lloyd«, des Technischen Oberinspektors des »Norddeutschen Lloyd«, Herrn Beul u. a. Es standen zur Verfügung ein für den Wannsee bestimmtes Luxusfahrzeug und eine der grossen für den »Okean« (Kaisel. russische Kriegsmarine) bestimmten Pinassen. Beide bei Holtz in Harburg erbauten Fahrzeuge sind auf Ordre der Besteller mit je einem 16 HP 4 cyl. Spritmotor der Motorenfabrik Marienfelde ausgerüstet. Die sehr eingehend vorgenommenen Erprobungen ergaben höchst befriedigende Resultate, insbesondere fand das absolut sichere und ruhige Funktionieren der Motoren auch bei den in raschester Folge wechselnden Ruderkommandos ungeteilte Anerkennung. Die Verwendung von Sprit als Betriebsmittel anstatt des bisher ausschliesslich gebräuchlichen Benzins oder Petroleums liess jede Belästigung der Passagiere durch üblen Geruch oder Qualm vermissen.

Vermischtes.

Vertiefung des Fahrwassers der Unterelbe auf der Strecke von Neumühlen bis Lühersand. Ein auf diese Vertiefung bezüglicher Antrag des Hamburgischen Senats an die Bürgerschaft hat folgenden Wortlaut:

1) für die Vertiefung des Fahrwassers auf der Elbstrecke von Neumühlen bis Lühersand und die damit im Zusammenhang stehenden Arbeiten die Summe von ℳ 6 250 000 bewilligt werde;
2) die zur Zeit dem Königlich Preussischen Fiskus gehörige Elbinsel Hahnöfersand für den Preis von ℳ 250 000 erworben und die über diesen Ankauf ausgetauschte Schlussnote ratificirt werde;
3) die Finanz-Deputation ermächtigt werde, die unter 1) und 2) genannten Beträge von insgesamt ℳ 6 500 000 bestmöglich anzuleihen.

Die ausserordentliche Bedeutung dieses Antrages für die Hamburgische Schiffahrt rechtfertigt es, wenn wir auf die Begründung des Senatsantrages näher eingehen. Da es in dieser Nummer wegen Platzmangel nicht möglich ist, müssen wir die Leser bis zur nächsten Woche vertrösten.

Prüfungswesen. Dienstag, den 27. Mai, morgens 8 Uhr, beginnt in der Königl. Navigationsschule zu Leer eine Prüfung für Schiffer auf grosser Fahrt und für Seesteuerleute. Meldungen dazu nimmt der Navigationslehrer, Herr Hahn in Leer bis zum 26. Mai entgegen. — Montag, den 23. Juni d. J., morgens 8 Uhr, beginnt in der Königl. Navigationsschule zu Geestemünde eine Prüfung zum Seesteuermann und zum Schiffer auf grosser Fahrt. Meldungen dazu nimmt bis zum 22. Juni der Navigationsschuldirector, Herr Jungclaus in Geestemünde entgegen.

Grossbritanniens Schiffbauindustrie in den ersten drei Monaten 1902. Die britischen Schiffswerften waren zwar gegen Ende des Jahres 1901 vollauf beschäftigt, jedoch erreichten die vorliegenden Aufträge keineswegs die gleiche Höhe wie zu Anfang des Jahres. Im ersten Jahresviertel 1902 hat sich die Lage insofern weiter verschlechtert, als die neu eingegangenen Aufträge den in dieser Zeit erfolgten Stapelläufen nach Massgabe des beiderseitigen Raumgehalts bei Weitem nicht gleichkommen. Für die Schiffbauindustrie sind die Aussichten auf ein gutes Sommergeschäft im Allgemeinen sehr gering, und manche Werften werden ohne neu hinzukommende Abschlüsse

in der zweiten Jahreshälfte brachliegen müssen. Andererseits sind zu Beginn des zweiten Vierteljahres die lange zurückgehaltenen Aufträge der britischen Marineverwaltung zur Vergebung gekommen und nehmen eine Anzahl von Werften derartig in Anspruch, dass sie zur Zeit nicht in der Lage sind, neue Bestellungen auf Kauffahrteischiffe anzunehmen. Wenngleich für die Herstellung der Kriegsschiffe nur gewisse, nach ihren Einrichtungen und Erfahrungen hierzu geeignete Werften in Frage kommen, so bleiben doch die volkswirtschaftlichen Vorteile, welche der Bau dieser Schiffe mit sich bringt, keineswegs auf einen Distrikt beschränkt, sie verteilen sich vielmehr auf die Distrikte am Clyde, Tyne, Mersey, Barrow und an der Themse. Was die Leistung des britischen Schiffbaues während des letzvergangenen Jahresviertels im Einzelnen anbetrifft, so liegen hierüber die folgenden, hauptsächlich die schottischen Werften betreffenden Angaben vor: Die Schiffbauer Schottlands traten mit Aufträgen für etwa 400 000 t Schiffsraum in das neue Jahr ein, was dem gleichen Zeitpunkt des Jahres 1901 gegenüber eine Abnahme von ungefähr 50 000 t bedeutet. Im Laufe des Monats Januar wurden 14 Schiffe von insgesamt 22 800 t R. vom Stapel gelassen, wovon auf den Clydedistrikt 21 950 t, auf den Forthdistrikt 500 t entfielen. Unter den fertiggestellten Schiffen, welche alle für britische Eigner bestimmt waren, befand sich ein Dampfer von 5200 t für die British India Steam Compagny, ein anderer von 5100 t für die Anchor Line, während ein dritter mit 2400 t Raumgehalt für den Baumwolltransport der Hafenstadt La Porte (Texas) bestimmt war. Ferner wurden gebaut ein Frachtdampfer von 4800 t sowie eine Anzahl Spezialschiffe. An neuen Kontrakten wurden im Januar etwa 20 000 t gebucht. Die Leistung der Schiffswerften Englands wird im ersten Viertel des laufenden Jahres auf 163 000 t angegeben, während in dem gleichen Zeitraum des Jahres 1901 und 1900 Schiffe mit einem Gesamtraumgehalt von 195 700 t und 135 700 t fertiggestellt worden sind. Die gesamte Produktion der britischen Werften (einschl. Irlands) für die Monate Januar bis März 1902 wird mit 283 000 t angegeben gegen 318 000 t im Vorjahr.

Verkehr durch den Suez-Kanal im Jahre 1901. Nach der Statistik der Suezkanalgesellschaft zeigt der Gesamtraumgehalt der Schiffe, welche im Jahre 1901 den Kanal durchfuhren, im Vergleich zum Jahre 1800 eine Steigerung von 9 738 152 auf 10 823 840 t R. Der Anteil der britischen Flagge an diesem Verkehr ist von 5 605 421 auf 6 252 819 t R. angewachsen und der Anteil der deutschen Flagge von 1 466 392 auf 1 762 624 t R. Weniger hat der Raumgehalt der unter französischer Flagge durch den Kanal segelnden Schiffe sich gesteigert, nämlich von 751 759 auf 756 782 t R. Die übrigen wichtigeren Länder, deren Beteiligung an dem Verkehr durch den Suez-Kanal im Jahr 1901 gegen 1900 eine Zunahme aufzuweisen hat, sind folgende: Niederlande von 506 976 auf 508 578 t R., Russland von 307 173 auf 363 685 t R., Spanien von 109 985 auf 112 721 t R., Italien von 158 565 auf 176 401 t R., Norwegen von 68 187 auf 76 096 t R. und die Türkei von 29 490 auf 47 220 t R. Dagegen ist die Beteiligung der Flagge folgender Länder zurückgegangen: Japan von 245 679 auf 237 338 t R., die Ver. Staaten von Amerika von 54 499 auf 45 027 t R., Dänemark von 72 672 auf 56 746 t. R. und Belgien von 12 376 auf 4873 t R. Der prozentuale Anteil der britischen Flagge an dem Verkehr betrug im Jahre 1901 57,8 pCt. des Raumgehalts aller Schiffe, die den Kanal durchfuhren, gegen 57,6 pCt. im Jahre 1900. Stärker ist der prozentuale Anteil der deutschen Flagge gestiegen, nämlich von 15,1 auf 16,3 pCt.; der prozentuale der französischen Flagge ist von 7,7 pCt. auf 7 pCt. zurückgegangen und derjenige der niederländischen Flagge von 5,2 auf 4,7 pCt. (The Economist, London.)

Der Hafen von Antwerpen ist einer der bedeutendsten Europas geworden. Im Jahre 1901 verkehrten in demselben 5209 Schiffe von zusammen 7 510 983 t, und zwar

4737 Dampfschiffe von 7 221 146 t und
472 Segelschiffe von 289 837 t

Von diesen Fahrten die:

englische	Flagge	2742	Schiffe von	3 640 641 t
deutsche	»	1005	» »	2 069 942 t
belgische	»	348	» »	496,452 t
japanische	»	51	» »	209 596 t
norwegische	»	233	» »	170 370 t
niederländische	»	144	» »	168 666 t
spanische	»	115	» »	153 388 t
schwedische	»	159	» »	139 248 t
dänische	»	151	» »	130 116 t
französische	»	132	» »	121 877 t
österr.-ungar.	»	28	» »	58 335 t
griechische	»	25	» »	53 043 t
italienische	»	33	» »	41 125 t
russische	»	31	» »	30 930 t

B.

Kaiser Wilhelm-Kanal.

Betriebs-Ergebnisse im Monat März 1902.

(Mitgeteilt durch **Gläfcke & Hennings**, Schiffsmakler, Brunsbüttelkoog—Hamburg—Holtenau.)
(Nach Ermittelungen des Kaiserl. Kanalamts Kiel.)

Es passierten den Kanal in beiden Richtungen:

Dampfer mit eigener Kraft do. geschleppt	894	mit 207 212 t	N.-R.
Segler, geschleppt oder mit eigener Kraft	881	» 26 946	»
Leichterfahrzeuge	125	» 24 085	
Zus. 1900		» 258 244	»

Von den Dampfern fuhren unter

deutscher	Flagge	743	Fahrzeuge mit 139 441 t	N.-R.
britischer	»	16	» » 12 568	»
dänischer	»	74	» » 26 845	»
schwedischer	»	36	» » 12 240	»
norwegischer	»	5	» » 2 124	»
französischer	»	—	» » —	»
russischer incl. finn.	»	9	» » 6 764	»
div. Flaggen	»	11	» » 7 227	»

Es hatten einen Tiefgang
von weniger als 5,9 m .... 1776 Schiffe
» 6 m bis 8,5 m ..... 20 »

Die durchschnittliche Fahrzeit betrug:
für Dampfer mit 0,1—5,4 m Tiefgang: 8 Std. 31 Min.
» » » 5,5—6,9 » » 11 » 16 »
» » » 7,0—8,5 » » 12 » 32 »
» Schleppzüge ..... 16 » 28 »

Die Abfertigungszeit in den Endschleusen betrug: in Brunsbüttel eingehend: 23 Min.
ausgehend: 16 »
in Holtenau eingehend: 19 »
ausgehend: 15 »

Es passirten bei elektrischer Beleuchtung:
während weniger als der halben Fahrzeit..... 206 Fahrzeuge
» der halben oder eines grösseren Teiles der Fahrzeit..... 245 »

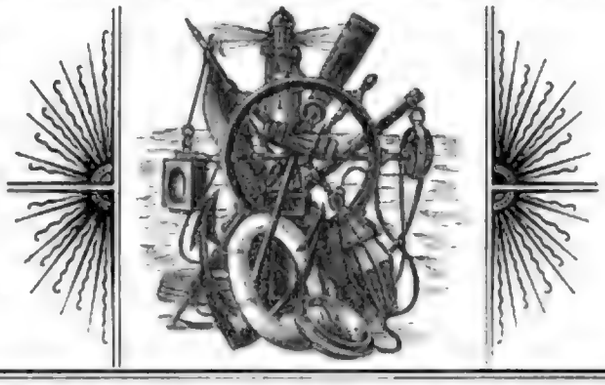
Betriebserschwerender Nebel herrschte an 3 Tagen.

Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer
zu Hamburg.
(Geschäftsführender Verein, Steinhöft 1.)

Seeschiffer-Verein „Weser"
in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin"
in Stettin.



Schiffer-Gesellschaft
in Lübeck.

Verein
Flensburger Seeschiffer
in Flensburg.

Seeschiffer-Verein
in Danzig.

Wenn die Zeitungsberichte über die letzten Sitzungen des Hamburger Seeschiffer-Vereins richtig sind, so habe ich folgendes zu sagen:

Die durchschnittlich notwendige Ladelinie ist bereits seit langem von Steinhaus und anderen berühmten Ingenieuren festgesetzt. Sie heisst, es müssen $^2/_3$ des äusseren Deplacements bis an das oberste feste Deck über Wasser bleiben. Da gibt es nun immer Ausnahmen oder doch Abweichungen: es kommt darauf an, dass die Enden leicht bleiben, ein mit Holz von vorn bis hinten beladenes Schiff kann man, wenn es bequem und gegen die See gesichert sein soll, nicht so tief legen als ein Schiff mit Kohlen, das die Enden frei hat. —

A propos die Meteorologie! Ich stehe seit 1880 der Abteilung I der Seewarte für Maritime Meteorologie und Segelanweisungen vor und ich bin erfreut, dass es etwa 250 fixe Segelschiffer sind von den grossen und den kleinen Reedereien, die mit mir zusammenhalten. Und die wollen wohl lernen. Sie sollten lesen, wie die Herren, z. B. Hilgendorf und sein Nachfolger Petersen sich aus Barometerstand und Wind ein Bild von der Wetterlage zu machen wissen. Sie gehen mit Maximum und Minimum um, dass es ein Spass ist. Sie machen sich selbst die Wetterprognose. Und wie geht das, wie freuen sie sich, dass sie was lernen, ihnen sind unsere Segelhandbücher lange nicht zu dick. Ohne zu prahlen, haben sie damit etwas, was keine andere Nation bietet. Hatten wir neulich noch ein Schreiben von Kapt. Henke von dem Bremer Schiffe »Gertrud«, welches hier kürzlich wegen Ansegelung bei B. & V. repariren musste, der schrieb, seit er mit uns in Verbindung stehe, mache er seine Reisen mal so rasch und mal so leicht. Er segelte vor zwei Jahren vom Kanal nach Philadelphia in 24 Tagen, von Philadelphia nach Nagasaki in 116 Tagen, von dort nach Portland, Oregon, in 28 und zuletzt von San Francisco zurück in 105 Tagen. Und so gibts mehrere, ja viele, wer macht ihnen das nach! Fragte ich neulich den Kapitän der »Marie« von der Seglerreederei des Herrn Schmidt: »Nun wie kommt es, dass die Engländer so viele Segler verkaufen?« Ja, sagte er, die kommen ja nicht mehr mit. — Heute noch war der Kapitän eines grossen englischen Schiffes hier im Hafen bei uns und wünschte Segelanweisungen für Santa Rosalia, und das war nicht der erste.

Dass Mittelwerte der meteorologischen Elemente für die Vorherahnung und Deutung des Wetters ohne Wert sind, ist nicht meine Meinung. Nur so kann man die angetroffenen Einzelerscheinungen richtig verstehen.

Dass die Strömungen vom Winde abhängen, ist längst bekannt. Ich habe es schon bombenfest aus der Ostsee an den Beobachtungen des Feuerschiffes »Adler-Grund« und einige Jahre später an drei Jahresfahrten nach den Beobachtungen der Südamerikaner für die Strecke Quessant–Finisterre erwiesen. Ich schickte von der Abhandlung an die Seeschiffer-Gesellschaft, deren Mitglied ich seit Jahren bin, eine Anzahl Exemplare. Nicht mal eine Bescheinigung empfing ich. Das verschnupfte mich. Dass ein Dampfer von Hamburg wegen Nichtberücksichtigung der Strömung verloren gegangen war, sollte ich das nicht erwähnen?

Den Dampfern ist überhaupt nicht recht zu helfen. Auf ihren grossen Linien an feste Routen gebunden, können sie Wind und Wetter nicht aus dem Wege gehen.

In Ihrem Verein sind mir zu viel Dampfschiffsführer, denen oft nicht zu helfen ist. Sie sagen, sie haben keine Zeit viel zu lesen und sich zu belehren. Nun denn, man kann ihnen nur raten, was das Hydrographische Amt der britischen Admiralität in seinen »Sailing Directions« sagt, zu beherzigen: Keiner Karte trauen, wenn sie nicht kürzlich revidiert und nicht dicht mit Lothungen besetzt ist. Keinenfalls annehmen, dass die Küste rein ist, wenn keine Untiefe verzeichnet ist. Also bleibt den Ecken fern! Der kleine Gewinn kommt in Betracht der Gefahr nicht in Frage.

Was sind nicht schon für grosse Dampfer aufgelaufen auf Bishop Rock, auf die Manacles, auf die Goodwin Sands und den Gabbard. Die Führer halten ihre Kurse für so sicher, als wenn sie aus der Kanone geschossen würden.

Nun zur Aenderung des Ruder-Kommandos. Ich bin durchaus dagegen. Man soll das Althergebrachte und Allgebräuchliche nicht aus blosser Neuerungssucht ändern. Für die grossen Dampfer ist es gleichgültig; sie stellen den zu steuernden Kurs durch elektrische Leitung ein. Kleinere Dampfer müssen sich gefallen lassen, dass in England, den Vereinigten Staaten usw. der Lotse sich seine Steuerer mitbringt. Wo es nötig ist, kann es nicht benutzt werden. Und was sind die Kommandos: »links« und »rechts«? Worte ohne Klang. Wer hört sie auf grossen Schiffen bei Wind? Dass die Engländer ihr »Larboard« in »Port« verwandelten, das war vernünftig. Und sollen auf Segelschiffen konsequenterweise auch das »Ree« (Roor in Lee), up dat Roor, dal dat Roor usw. aufhören? Ueber Admiral Stosch's Schimpfen, als der Nautische Verein, der zuerst den Wechsel von BBd. zu St.Bd. annahm und dann nach 6 Jahren wieder ablehnte, und nun den Wirrwarr der Marine beklagte, den der Admiral nur dem Nautischen Verein zu Gefallen angerichtet hatte, erzähle ich vielleicht ein ander mal. Ihr ergebenster

L. E. Dinklage,
Kapitän und Abteilungsvorsteher der Seewarte.

Anmerkung. Da das Schreiben an den Vorsitzenden des Hamburger Vereins gerichtet ist und sich in der Hauptsache auf Verhandlungen dieses Vereins bezieht, ist sein Abdruck auf dieser Seite erfolgt. Eine Stellungnahme zu den verschiedenen vom Herrn Verfasser angeschnittenen Gegenständen bleibt den Mitgliedern überlassen.

Digitized by Google

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.

Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1902. No. 20. Hamburg, den 17. Mai. XXXIX. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Seemannsheime. (Schluss.) — Die neuen seerechtlichen Gesetze. — Deutscher Nautischer Verein. Erstes Rundschreiben. — Vertiefung des Fahrwassers der Unterelbe auf der Strecke von Neumühlen bis Lühersand. — Schiffbau. — Kleine Mitteilungen. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Auf dem Ausguck.

Der in letzter Nummer veröffentlichte Abwehrartikel gegenüber den den hamburgischen Schiffahrtskreisen von Herrn Admiral Schmidt in der Marine-Rundschau gemachten Vorwürfen ob ihres Verhaltens in der **Ruderkommandofrage** hat die Zustimmung mehrerer Leser gefunden. Unter solchen Kundgebungen, für die wir an dieser Stelle danken, ist auch eine mit folgenden Schlussworten:

». . . . . Wenn Sie, der in Berlin auf dem letzten Vereinstag zu meiner grössten Genugtuung gegen den lebhaften Widerspruch Anderer, vor den verhängnisvollen Folgen warnten, die ein Eingreifen der Regierung in den internen Schiffahrtsbetrieb durch ein behördliches Ruderkommando nach sich ziehen können, jetzt auch umfallen und die Blicke der Leser nach Berlin lenken, — ja, was soll man denn noch sagen?! Wir, d. h. die Handelsmarine, wollen kein vom Bundesrat angeordnetes Ruderkommando, wir wollen und müssen unter uns einig werden. Ist denn unser jahrelanger Kampf gegen die von der Sozialdemokratie gewünschte staatliche Bevormundung nur deshalb geführt, damit wir schliesslich als von der nationalen Krankheit, der Uneinigkeit, erblich Belastete, die Regierung selbst bitten, das zu tun, was wir nie gewollt haben?! Sollte die unselige Ruderkommandofrage den ersten Anlass zu einer Politik geben, die wir aus Selbsterhaltungstrieb stets als schädlich bekämpft haben — dann . . . .«

Der sehr geehrte Herr Korrespondent, aus dessen Sachkenntnis wir sonst schon wiederholt Nutzen gezogen haben, befindet sich diesmal in einem bedauerlichen Irrtum, wenn er meint, dass der Verfasser jenes Artikels und dieser Zeilen seine Ansicht über die Folgen eines regierungsseitig angeordneten Ruderkommandos seit dem Nautischen Vereinstag geändert hat. Im Gegenteil. Als am 16. Februar jene oben zitierten Worte gesprochen wurden, war die Hoffnung auf eine Einigung der Schiffahrtskreise untereinander noch nicht völlig aussichtslos. Leider sollte aber die damals ausgesprochene Warnung nicht nur erfolglos sein, sie trug ihrem Urheber bekanntlich auch noch den Vorwurf ein, »masslos übertrieben« zu haben. Das, was mit jenen Worten beabsichtigt war: die Schiffahrtskreise zum Einlenken und zu gegenseitigen Konzessionen zu veranlassen, wurde leider nicht erreicht. Der dann privat vom Verfasser dieser Zeilen gemachte Vorschlag, die endgültige Abstimmung bis zur Rücksprache mit den Vereinen zu vertagen, da die Ruderkommandofrage durch die Erklärung des Unterstaatssekretärs, im Namen des Reichskanzlers, in ein ganz anderes Stadium getreten sei, wurde allerseits zurückgewiesen. Wäre damals, oder auch einige Wochen später, ev. auf einem ausserordentlichen Vereinstag, eine Einigung im Sinne einer Uebergangsperiode von etwa vier Jahren für »Rechts« und »Links« massgebend für alle Reedereien zu Stande gekommen — die Ruderkommandofrage wäre ohne staatlichen Eingriff gelöst und weder der Regierung noch einer Reederei würde es nach vier Jahren, wenn sich »Rechts« und »Links« erst ordentlich eingebürgert hätten, einfallen, eine Abänderung zu Gunsten des Marine-Ruderkommandos vorzuschreiben. Da aber eine

Digitized by Google

Einigung nicht zu Stande gekommen ist, gehen wir vom ersten Juli ab einer Zeit mit drei Ruderkommandos für die deutsche Handelsmarine entgegen. Und das ist allerdings auf die Dauer unhaltbar.

* * *

Das englische Oberhaus hat am 6. Mai zum Entwurf der von Lord Muskerry eingebrachten **Mindest-Ladelinie** Stellung genommen. Der Antragsteller begründete seinen gegen früher etwas abgeänderten Vorschlag und wies, um das Bedürfnis einer solchen Ladelinie zu bekräftigen, daraufhin, dass unter den letztjährigen Schiffsverlusten allein 10 Schiffe mit 165 Menschenleben figurieren, von denen das Handelsamt nach seegerichtlicher Untersuchung behauptet hat, dass sie »insufficiently ballasted« beim Ausgang aus dem letzten Hafen gewesen wären. Lord Muskerry war auch noch in der Lage auf verschiedene Urteile aus Fachkreisen hinzuweisen, die unabhängig von einander alle die Einführung einer Mindest-Ladelinie dringend empfehlen. Der Vertreter des Handelsamtes, Earl of Womyss, bekämpfte den Antrag auf das Entschiedenste und wies nach, dass die Behörden schon unter dem bestehenden Gesetz ermächtigt seien, jedes schlecht oder unrichtig beladene Schiff am Ausgehen zu verhindern. Unter die Kategorie »improper loading« falle auch »insufficiently ballasted«. Der Redner warnt dringend vor einer zweiten Lesung des Gesetzes. In ähnlichem Sinne äussern sich noch andere Mitglieder, und es hatte bereits den Anschein, als sollte das ganze Gesetz unter den Tisch fallen, als der Vorschlag von Earl Spencer, das Material einer Kommission zu überweisen, von Lord Muskerry angenommen und vom Hause bestätigt wurde. Ob der Entwurf dieser Kommission mit der Absicht überwiesen wurde, um bis auf Weiteres begraben zu werden, lässt sich natürlich heute noch nicht feststellen, für das Zustandekommen einer Mindest-Ladelinie ist diese Behandlung aber immerhin besser, als wenn das Oberhaus den Antrag-Muskerry in zweiter Lesung abgelehnt hätte.

* * *

Der **belgischen** Deputiertenkammer ist vom Justizminister in Form einer Gesetzesvorlage die Aufhebung des **Art. 38** des **Gesetzes** vom 21. August 1879 (Code de Commerce-Recueil des Lois et Arrêtés Royaume de Belgique) zur Genehmigung vorgelegt worden. Stimmt die Kammer dem Regierungsantrag zu, was sich im Laufe der Session entscheiden muss, dann ist einem einkommenden Schiffe gestattet, ehe der Kapitän der gesetzlichen Anmeldepflicht innerhalb der ersten 24 Stunden genügt hat, mit Löschen und Laden zu beginnen. Die Art. 32, 35 und 36, welche den Kapitän zur Berichterstattung an den Präsidenten des Handelsgerichts innerhalb der ersten 24 Stunden nach Ankunft des Schiffes in einem belgischen Hafen verpflichten, würden durch den Fortfall des Art. 38 unberührt bleiben.

* * *

Die Hamburg-Amerika-Linie ist wieder von einem schweren Verlust heimgesucht worden. Am 29. April starb ihr bewährtester Schiffsführer, der 11. Mai brachte ihr die Trauerkunde vom Hinscheiden ihres Vorstandsmitgliedes, Herrn **Direktor Ludolf Meyer**. Nicht plötzlich inmitten seiner Tätigkeit, wie Herr Kapt. Albers, wurde der Verstorbene aus seinem grossen Wirkungskreis gerissen, nein, einer schleichenden, schmerzvollen Krankheit ist er zum Opfer gefallen. Ein Herzschlag hat schliesslich seinen Qualen ein Ende gemacht. Wie er ein ganzes Leben hindurch gerungen hat, um auf dem schmalen Wege, der zur Höhe führt, vorwärts zu kommen, musste er auch mit dem Tode einen langen verzweifelten Kampf führen. Mit der Reederei beklagt ein weitverbreiteter Kreis von Freunden und Verehrern, zu denen auch wir gehören, das Hinscheiden dieses Mannes. Sein Tod hat eine von jenen Lücken gerissen, die so leicht nicht wieder gefüllt werden. Durch hervorragende Geisteseigenschaften, denen sich ein eiserner Fleiss und eine unbeugsame Energie zugesellten, war es dem leider zu früh Dahingegangenen gelungen, sich allmählig vom Offizier zum Kapitän, vom Inspektor zum Oberinspektor und bis zum Direktor der grossen gebietenden Weltreederei emporzuarbeiten. Es liegt eine Tragik in dem Abschluss dieses Menschenlebens. Nachdem der Verstorbene ein Menschenalter hindurch unter Aufwand seiner ganzen Willensstärke für die Reederei gedacht, gearbeitet und gerungen hat, bricht er am Ziel angelangt, erschöpft und machtlos zusammen. Es sollte ihm nicht mehr vergönnt sein, die Früchte seiner langjährigen Tätigkeit beobachten zu können. Allerdings die Genugtuung ist ihm noch geworden, schon bei Lebzeiten die Spuren des Systems, das er aufgebaut, erkennen zu können. Er starb in dem Bewusstsein, dass sein Ressort von erprobten Schülern in seinem Geiste, im Geiste ihres Meisters weiter geleitet werde. — Was Herr Direktor Meyer in deutschen nautischen Kreisen bedeutete, ist ja den meisten Lesern bekannt. Der Nautische Verein zu Hamburg verliert seinen zweiten Vorsitzenden, der Deutsche Nautische Verein eins seiner bedeutendsten Mitglieder.

* * *

Am 7. Mai ist der langjährige Vorsitzende der Hanseatischen Anwaltskammer, Herr **Dr. Antoine-Feill sen.** im Alter von 83 Jahren sanft verschieden. Neben seinen vielen Freunden und Verehrern werden auch nautische Kreise durch den Tod des hervorragenden Mannes schwer betroffen, stand er doch

an der Spitze derjenigen Rechtsanwälte, die sich in seerechtlichen Fragen durch grosse Sachkenntnis und Urteilsschärfe einen bekannten Namen erworben haben. Der Nautische Verein zu Hamburg, dessen Geschichte seit seinem Bestehen in ehrenvoller Weise mit dem Namen des Verstorbenen eng verknüpft ist, hat in Herrn Dr. Antoine-Feill seinen hochgeschätzten Ehrenpräses verloren. — Ehre seinem Andenken.

Seemannsheime.

(Schluss.)

J. In diesem Sinne nicht, aber im anderen Sinne lassen es sich deutsche Schiffe in hohem Masse angelegen sein, für das Wohlergehen der Bemannung zu sorgen. Wenn nicht die rein menschliche Rücksicht das zu Wege brächte, dann würde schon die Rücksichtnahme auf den eigenen Vorteil zu derartigen Massnahmen zwingen. Denn wenn im Auslande die Mannschaften versagen, wenn die Glieder derselben erkranken, so entstehen daraus — man braucht das ja hier gar nicht weiter auszuführen — so unverhältnismässig hohe Kosten meistens in Verbindung mit Verlust kostbarer Zeit, dass schon allein aus diesem Grunde das Mögliche getan wird, um derartigen Eventualitäten vorzubeugen. Es liegt natürlich ausserhalb des Rahmens dieses Aufsatzes auf die Wohlfahrtseinrichtungen im Allgemeinen und in ganz besonderen Fällen, z. B. in verseuchten Häfen, in welchen Fällen einzelne Reedereien schon ganz bedeutende Aufwendungen gemacht haben, einzugehen; aber was die Sorge für das Wohlergehen der Seeleute in ganz spezieller Weise anbetrifft, so muss gesagt werden, dass die Verpflegung auf deutschen Schiffen und namentlich auf den Schiffen der grösseren Reedereien eine so gute ist, dass Klagen darüber zu den Seltenheiten gehören. Dazu kommt in Widerspruch mit den Ausführungen des Zeitungsartikels, welcher darlegt, dass die Matrosen am Tage die schwere Last der Arbeit beim Löschen und Laden zu tragen haben, dass die Reedereien, wo die Arbeit in der Ladung eine schwere ist, fast überall dafür sorgen, dass Schauerleute oder farbige Arbeiter diese Arbeiten verrichten. In New-York, in den Baumwollhäfen, in den geschlossenen Docks Liverpools und Londons, in Hamburg, um überhaupt nur einige der Haupthäfen anzuführen, wird hier nicht auf den grossen Schiffen überall das Laden und Löschen vom Stauer besorgt? Wird nicht dafür gesorgt, dass im Auslande frischer Proviant, frisches Fleisch und frisches Gemüse in ausreichendem Masse an Bord gelangt! Werden nicht die Sonnensegel, wo es irgendwie angängig ist, in den tropischen Häfen sofort über das Verdeck gespannt, damit die Leute Schutz vor der brennenden Sonne haben. Und da sagt man, die Schiffahrts-Gesellschaften kümmern sich keinen Deut darum, wie es den Mannschaften in fremden Häfen ergeht.

Um den Leuten wirkliche Erholung zu bieten, würdige Genüsse zu bereiten und dem Uebelstande abzuhelfen, dass die Matrosen zum grossen Teile ihre Ersparnisse in den berüchtigtsten Spelunken der Gossen ausländischer Häfen vertun — zu deren Ende schlägt der Artikel die Gründung von Seemannsheimen im Auslande für die Angehörigen der Kauffahrtei vor. In einigen Häfen, meint der Verfasser, nehmen sich ja die englischen Missionare der deutschen Seeleute an, sie zeigen ihnen die Sehenswürdigkeiten des Orts und machen auch Sonntags kleine Ausflüge mit ihnen, aber das Uebermass von Beten werde den ehrlichen Teerjacken blutsauer und so fanden denn diese freundlichen Bemühungen keinen empfänglichen Boden.

Nach eigenen Erfahrungen als Matrose scheint es uns doch etwas sehr zweifelhaft, dass englische Missionare — ganz vereinzelte Ausnahmen natürlich ausgenommen — sich als Cicerone (der deutsche Jan Maat nennt den Fremdenführer bei seiner Vorliebe für das Englische meistens pilot) zur Verfügung stellen und Veranstalter von Ausflügen werden. Allerdings habe ich auch schon sehr liebenswürdige Herren der englischen Geistlichkeit angetroffen, so u. A. in Point de Galle auf Ceylon, die uns bei den Landgängen gelegentlich mit freundlichem Rat zur Seite standen. Aber als Fremdenführer und Leiter von Ausflügen habe ich sie nie kennen gelernt.

Was nun die Gründung von Seemannsheimen und deren Unterhaltung, woran sich die Reedereien nach Ansicht des Verfassers finanziell zu beteiligen hätten, um einen Stamm guter Leute zu erhalten, betrifft, so ist zunächst darauf hinzuweisen, bevor man an uferlose Projekte hinsichtlich der Gründung derselben in allen Haupthäfen der Welt denkt, dass dieselben vorerst in der Heimat in Betracht kämen, weil hier in der Hauptsache die Heuern ausbezahlt werden und sich daher hier am meisten Gelegenheit bietet, das Geld zu vertun. Aber obwohl im letzten Jahre fast 1000 Seeleute in dem Geestemünder Seemannsheim logiert haben, so arbeitet das Unternehmen doch mit einem Defizit. Und dabei kann weder der Betrieb verbilligt noch das Kostgeld erhöht werden. So sympatisch die Idee der Gründung von Seemannsheimen ist, so Gutes die Seemannsheime wirken können, der Tatsache kann sich kein Kenner der Verhältnisse verschliessen, dass sie nur einen sehr geringen Teil des Uebels aus der Welt schaffen können. Sodann ist die Herbeischaffung der Mittel zur Errichtung und Unterhaltung einer grossen Anzahl solcher Heime mit so grossen Schwierigkeiten verknüpft, namentlich in

Zeiten des Niedergangs im Schiffahrtsbetriebe, wenn neue, moderne Schiffe, grosse Summen verschlingend und verrostend, aufgelegt werden müssen, dass an die Verwirklichung dieser Ideen schon allein aus diesem Grunde kaum gedacht werden kann.

Im Uebrigen ist es auch eine irrtümliche Annahme, wenn man sich dem Gedanken hingibt, als wären die Seeleute niederer Chargen durchweg besondere Freunde der Seemannsheime. Vielmehr widerstrebt im Allgemeinen die Eigenart unserer Matrosen der Benutzung der Seemannshäuser, womit allerdings nichts gegen die Zweckmässigkeit solcher Heime für die Handelsfahrt gesagt ist. Es sind im Allgemeinen nur Wenige unter den deutschen Matrosen, die beispielsweise im Auslande ein Sailors home zum Aufenthalt wählen, wenn sie in dem fremden Hafen abgemustert haben. Sie gehen weit eher und durchweg weit lieber zu einem Schlafbaas. Die Gründe sind wie gesagt in der Eigenart, in den Ansprüchen und Bedürfnissen der Seeleute, sowie andererseits in der Einrichtung der Seemannsheime zu finden.

Die braven Teerjacken, denen, um mit den Worten des Leitartikels zu reden, das übermässige Beten so blutsauer wird, lieben in erster Reihe an Land eine gewisse Art von Ungebundenheit; sie lieben die Freiheit, den Ellenbogen gebrauchen zu können. Alles, was eine Art von Zwang auf sie ausübt, was sie einengt, ist ihnen meistens aus dem Grunde der Seele zuwider. An Bord einer notwendigen Disziplin unterworfen, haben sie an Land, wie man zu sagen pflegt, eine ganz besondere Neigung, sich gehen zu lassen und auszutoben.

In den Seemannsheimen, die ihrer Bestimmung gemäss auf die Aufnahme sehr vieler Leute zugeschnitten sind, muss das Leben und Treiben in gemessenen, enggezogenen Grenzen gehalten werden, es muss auf Ordnung gesehen, es muss gelegentlichen Auswüchsen mit Ernst und Nachdruck entgegengetreten werden. Kurz und gut, ohne eine Art von Zwang, die der Ungebundenheit Zügel anlegt, ist ein solches Institut nicht denkbar. Das passt nun einer grossen Anzahl von Leuten ganz und gar nicht. Sie fühlen sich in ihren Neigungen zu sehr beschränkt, eine solche Anstalt hat leicht für sie etwas Kasernenartiges. Und das Kasernenleben behagt den Matrosen meistens gar nicht, er ist viel lieber an Bord. Es passt ihnen nicht, dass sie die Hausordnung befolgen sollen; es passt ihnen nicht, dass sie pünktlich zum Essen und Trinken sich einzustellen haben und es passt ihnen namentlich nicht, dass die Tür um elf oder zwölf Uhr Abends geschlossen ist. Den Portier herausklopfen, falls ein solcher vorhanden, ist häufig, da der Mann auch des Schlafes bedürftig ist, mit solchen Umständen verknüpft, dass Jan Maat, der ein abgesagter Gegner aller Weitschweifigkeiten ist, in der Regel lieber wieder absegelt, als sich aufs Warten legt.

Der Schreiber dieses hat früher selbst häufig genug in Seemannshäusern und Seemannsheimen gewohnt und er hat sich sehr wohl dort gefühlt; aber die mehr ungebundenen Elemente suchen aus dem angeführten Grunde solche Heimstätten nicht auf, ganz zu geschweigen von den Leuten, die die Landluft, wenn sie die verdiente Heuer einer langen Reise in der Tasche haben, gar nicht vertragen können. Nicht allein das übermässige Beten fällt solchen Teerjacken blutsauer, sondern auch die Uebung der Zurückhaltung, nicht bei jeder Gelegenheit über die Stränge zu schlagen. Prozentual ausgedrückt ist es stets nur eine geringe Anzahl die in den Seemannsheimen Unterkunft sucht.

Andere wieder, die sehr zahlreich sind und nicht zu den schlechtesten unserer Leute gehören, sind keine Freunde der Seemannsheime, weil sie glauben, sie können dort nicht die lang entbehrte Häuslichkeit, man möchte sagen, den Familienanschluss finden. Der Seemann hat vielfach das Bedürfnis sich auszusprechen, zu erzählen von seinen Leiden und Freuden und zwar nicht so sehr Gleichgestellten und Kollegen gegenüber, sondern er liebt diese Aussprache in einer Familie, die teilnimmt an seinem Geschick.

Der Leiter eines grossen Seemannsheims ist aber zu sehr beschäftigt, als dass er sich mit dem Einzelnen in dieser Weise einlassen könnte, so gross seine Teilnahme sonst immerhin in jedem einzelnen Falle sein mag. Zwischen einem solchen Vorsteher und dem einzelnen Manne herrscht gewiss auch nur äusserst selten ein solches Mass von Vertraulichkeit und Zutrauen, dass es zu solcher Aussprache und solcher Teilnahme kommen könnte. Jan Maat liebt ein Verhältnis von Du auf Du. Deswegen geht er lieber zu den Schlafbaasen.

Und es ist nicht richtig, wenn man annimmt, dass man unter den Schlafbaasen nur Leute zu verstehen hätte, die es lediglich auf das Geld der Seeleute abgesehen hätten. Jeder Kenner der Verhältnisse wird zugeben müssen, dass es darunter sehr ehrenhafte Männer giebt. Das Haus der Schlafbaase ersetzt vielen Seeleuten das lang vermisste Heim. Sie fühlen sich hier wie zu Hause. Da ist der gemeinsame Aufenthaltsort häufig ein echtes Familienzimmer. Da spielen die Kinder, da sitzt die Frau, vielleicht auch eine Tochter mit dem Nähzeug. Und da fühlt sich Jan Maat, wenn er seine kurze Pfeife raucht und seinen Kaffee trinkt wie zu Hause. Da braucht er sich häufig um sein »Zeug« gar nicht zu kümmern; die Hausfrau sorgt dafür, oder geht ihm mit Rat zur Hand, dass sein Zeug gewaschen und dass es in entsprechender Weise ausgebessert und erneuert wird. Die Seeleute, die eine solche Heimstätte gefunden, in der

es ja unter Umständen recht fidel hergehen kann, aber im Grunde stets solide bleibt, wechseln selten wieder; sie bewahren solchem Hause ihre Anhänglichkeit. Die Besitzer sind selbst meistens ehemalige Matrosen oder Bootsleute, zu denen sich die Leute, was ihnen am besten zusagt, auf Du und Du stellen. Die Heizer und Trimmer verkehren im Gegensatz durchweg in solchen Häusern, deren Inhaber früher beim Maschinenpersonal Dienste leisteten.

Während die Seemannsheime für die Handelsmatrosen den Charakter der Gasthöfe und Logierhäuser besitzen müssen, weil der Seemann tage- ja wochenlang darin Unterkunft sucht, weisen die Seemannshäuser der Marine für Unteroffiziere und Mannschaften derselben der Charakter der Kasinos auf. In Kiautschou, einem Stützpunkt unserer Marine, geht das Seemannshaus der Vollendung entgegen. Dass solche Erholungsheime viele vor den Lockungen der Hafenstadt bewahren und segensreich wirken, kann gar nicht in Abrede gestellt werden. An solchen Marinestützpunkten ist wirklich ein Bedürfnis für derartige Institute vorhanden, denn die Besatzungen der Kriegsschiffe weisen gleich Hunderte von Leuten auf, es braucht nur ein einziges Schiff im Hafen zu liegen und solches Haus wird gleich stark von den Urlaubern in Anspruch genommen. Ganz anders liegen aber die Verhältnisse bei der Kauffahrtei, wo die einzelnen Schiffe wenn es nicht gerade grosse Ozeanpassagierdampfer sind, häufig nur eine Handvoll Leute an Bord haben.

Von der Wirkungsweise der Kauffahrtei-Seemannsheime in den hervorragenden Auslandshäfen, selbst, wenn deren Herstellung und Unterhaltung möglich wäre, kann man sich schwer eine rechte Vorstellung machen. Zu berücksichtigen ist hierbei, dass den Führern und Offizieren der Handelschiffe nicht solches Mass von Disziplinargewalt, von Autorität und von Einwirkung auf die Untergebenen zur Seite steht wie den Offizieren der Kriegsmarine; die Anweisungen der letzteren sich so und so an Land zu führen, nicht diese oder jene Orte aufzusuchen, dürfen nicht ganz unberücksichtigt gelassen werden; der Kauffahrteivorgesetzte hat sich solcher Anweisungen zu enthalten, weil sie nutzlos sind und als eine unangebrachte Freiheitsbeschränkung empfunden würden.

Es giebt nur wenige Häfen im Auslande, wo so viele deutsche Seeleute von deutschen Schiffen ab- und anmustern, dass für dieselben ein Seemannsheim als Logierhaus in Betracht kommen könnte. Es würde demnach in den meisten Fällen das deutsche Seemannsheim im Ausland eine Art besserer Kneipe darzustellen haben, oder sagen wir besser, eine Art Klublokal, in dem die etwaigen Landgänger Briefe schreiben, Zeitungen lesen und sich auf solide Art und Weise für wenig Geld vergnügen könnten. Wiewohl es anzuerkennen ist, dass solche Anstalten Gutes wirken könnten, so würde es doch schliesslich auf eine Täuschung hinauslaufen, wenn man annehmen wollte, die Frequenz dieser Heime würde besonders gross sein.

Der Zeitungsartikel meint zwar, die Seeleute fielen aus dem Grunde häufig den Hafenspelunken, in denen sie an Leib und Seele schweren Schaden nähmen, zum Opfer, weil sie mit den Verhältnissen der fremden Länder unvertraut seien, weil sie nicht wüssten, was dort sehenswert wäre und keine Kenntnis davon hätten, wie man sich für geringe Ausgaben erhebende Genüsse beschaffen könnte. Das mag ganz vereinzelt zutreffen; aber im Grossen und Ganzen werden diejenigen, die sich in Spelunken herumtollen, schwerlich durch Sehenswürdigkeiten und würdige Vergnügungen von der Befolgung ihrer Neigungen zurückgehalten werden. Dass aber solches Heim auch noch Ausflüge veranstaltet, die manchmal, da Jan Maat nur wenig an geistigen Getränken vertragen kann und damit zu rechnen ist, dass aus der buntzusammengewürfelten Schaar leicht der eine oder andere gänzlich aus der Rolle fällt, ein seltsames Gesicht bekommen könnten, dass es noch Angestellte halten soll, die die Sehenswürdigkeiten des Orts zeigen, würde die Unkosten einer derartigen Anstalt erst recht ins Unverhältnissmässige steigen.

Die Idee der Gründung vieler Seemannsheime entspringt sicherlich der Eingebung eines guten Herzens, aber sie wird deshalb leider der Ausführbarkeit nicht näher gerückt. Sie wird es auch dadurch nicht, dass man, wie der Artikel tut, auf die deutschen Brüder im Auslande hinweist und die Mitglieder der deutschen Klubs draussen auffordert, ihre Herzenshärte abzulegen und für die armen seefahrenden Brüder durch die Gründung von Heimen in durchgreifender Weise zu sorgen. Wie in der Heimat, so haben wahrscheinlich die Mehrzahl der Deutschen draussen auch zu kämpfen, um sich durchzuschlagen. Der Kampf ums Dasein bleibt eben wenigen erspart und wie überall, so werden auch die Deutschen im Auslande ihre Verpflichtungen haben und dem Apell dürfte geringer Erfolg beschieden sein. Und selbst wenn solche Mittel überreichlich vorhanden wären, vergesse man bei solchen Plänen die Eigenart unserer Teerjacken nicht. Die gebundene Marschroute ist sehr wenig nach Jan Maats Geschmack, er liebt an Land die Freiheit vor jeder Bevormundung, jedem Zwange; er will leben und sich umtun, wie es ihm passt und ihm zusagt. Und an diesem Umstande dürfte fernerhin noch Manches scheitern und auch die philantropischen Bestrebungen dürften kaum imstande sein, daran etwas zu ändern.

Die neuen seerechtlichen Gesetze.

a) Die neue Seemannsordnung.*)

Ein allgemeine Wertabschätzung der Bestimmungen der neuen Seemannsordnung ist in kurzen Worten schon vor 14 Tagen erfolgt. Ohne die voraussichtliche nachteilige Wirkung einzelner Vorschriften für das deutsche Reedereiwesen zu verkennen, zeichnet sich doch das ganze Gesetz durch eine ausgleichende Gerechtigkeit aus, zwischen der Macht des kapitalkräftigen Arbeitgebers gegenüber dem lediglich auf seine Arbeitskraft angewiesenen Arbeitnehmer. Unter diesem dem Zeitgeist angepassten Gesichtspunkt wird es nicht unbegreiflich erscheinen, wenn in der neuen Seemannsordnung zuweilen den Interessen des Schiffsmannes in einer Weise Rechnung getragen ist, die von vielen Reedern und von manchem Kapitän zu weitgehend genannt werden dürfte. Will man aber gerecht sein, dann lässt sich der wiederholt und von verschiedenen Seiten gemachte Vorwurf gegen die in Kraft befindliche Seemannsordnung, als eines Gesetzes, mehr für den Reeder als für den Schiffsmann zugeschnitten, als übertrieben nicht von der Hand weisen. Weil die alte Seemannsordnung beinahe zu jeder ihrer Bestimmungen das Recht anderweitiger Vereinbarungen zulässt, und weil sich schliesslich für jede Vereinbarung Schiffsleute mit ihrer Unterschrift bei der Anmusterung finden würden, — hatte der Schiffsmann nicht so Unrecht, wenn er seit Jahren eine Revision des Gesetzes verlangte.

Wenn die deutschen Reedereien die ihnen durch ihr Kapital gewordene Macht, besondere von der Seemannsordnung abweichende Vereinbarungen zu Ungunsten des Schiffsmannes zu treffen, nicht so ausgenutzt haben, wie sie es wohl gekonnt hätten — Ausnahmen, auf die in letzter Zeit die sozialistische Presse hingewiesen hat, bestätigen die Regel — so verdienen sie Anerkennung und mit Recht den Ruf eines für ihre Arbeiter fürsorglichen Brotherrn. Diese Erkenntnis ändert aber selbstverständlich nichts an der Tatsache, dass eben in der alten Seemannsordnung dem wirtschaftlich Stärkeren grosser, wir möchten sagen, zu grosser Spielraum für die Wahrung seiner Interessen gegeben war.

Im Anschluss an diese allgemeinen Bemerkungen, soll doch nicht unerwähnt bleiben, dass die in No. 18 Seite 205 der »Hansa« ausgesprochene Anschauung über den Wert der neuen Seemannsordnung in unserem Leserkreis eine sehr verschiedene Beurteilung gefunden hat. Während unserer Ansicht manche Personen, auf deren Urteil wir grossen Wert legen, unbedingt beistimmten, meinten Andere nicht minder urteilsfähige Leser, wir hätten die Schattenseiten des neuen Gesetzes, soweit die Reederei in Frage kommt, allzusehr in den Hintergrund treten lassen. Wir können uns dieser Ansicht leider nicht anschliessen, wenn wir auch selbstverständlich begreifen, dass die neue Seemannsordnung, lediglich vom Standpunkt des Reeders, sehr viel zu wünschen übrig lässt. Auf diese Empfindung war aber auch in unserer damaligen Besprechung insofern Rücksicht genommen, als wir besonders drei Vorschriften des Gesetzes als sehr nachteilig für die Reederei hervorhoben. Eine andere Frage ist, ob die Reedereien, angesichts der vielen verkehrsfeindlichen und die Seeschiffahrt schädigenden Anträge der sozialdemokratischen Partei mit dem endgültigen Resultat, nämlich mit dem vorliegenden Gesetz, nicht doch zufrieden sein können? — und das möchten wir im allgemeinen bejahen. Unter diesem Gesichtspunkt war aber hauptsächlich unser Artikel auf Seite 205 geschrieben und unter diesem Eindruck sprachen wir den Herren Abgeordneten, in deren Händen besonders die Bekämpfung der sozialistischen Anträge lag, soweit diese auf eine Untergrabung der Disziplin abzielten, unseren Dank aus. —

Die nachstehenden Ausführungen stellen im grossen und ganzen eine Gegenüberstellung der Vorschriften der alten mit denen der neuen Seemannsordnung in auszugsweiser Form dar. Zu einzelnen Paragraphen sind kurze Bemerkungen gemacht; im allgemeinen haben wir uns bei der Bearbeitung des Materials aber von der Idee leiten lassen, den Lesern den Wortlaut des ganzen Gesetzes in abgekürzter und deshalb mundgerechter Form zugänglich zu machen.

Gleich im ersten Paragraphen ist der etwaigen Befürchtung des Schiffsmannes, als könnten die Vorzüge des Gesetzes durch die Möglichkeit von Vereinbarungen illusorisch gemacht werden, durch folgenden Passus Rechnung getragen.

§ 1 Abs. 2 lautet: »Sie (nämlich die Vorschriften dieses Gesetzes) sind der Abänderung durch Vertrag entzogen, sofern nicht eine anderweitige Vereinbarung ausdrücklich getroffen ist.«

Diese Vergünstigung bezieht sich nach § 135 nicht auf Seeschlepper und auf Bergungsfahrzeuge, und auf Hochseefischerei-Fahrzeuge nur dann nicht, soweit die Mannschaft vertragsmässig am Gewinn beteiligt ist.

§ 2 enthält manche neue Bestimmung, u. a. statt des für viele ominösen Wortes »Schiffer« die Bezeichnung »Kapitän«. Die Besatzung wird in den Kapitän, die Schiffsoffiziere (hierfür eine Definition) und den Schiffsmann (ebenfalls eine Definition) eingeteilt. Damit ist hauptsächlich den Wünschen deutscher Schiffsoffiziere entsprochen, die für die vielerlei Pflichten ihres verantwortungsvollen Berufes auch berechtigt waren, gewisse Rechte zu fordern.

In den § 3, 4, 5 und 6 wird die Rangordnung an Bord und das dienstliche Verhältnis der Angehörigen der einzelnen Dienstzweige unter und zu einander festgesetzt. Die Kompetenz des Bundesrats, Bestimmungen über die Zahl und Art der Schiffsoffiziere und über den Grad des Befähigungszeugnisses der Kapitäne und Schiffsoffiziere zu erlassen. Handelt der Reeder oder seine Vertreter diesen Bestimmungen zuwider, dann verfällt er nach § 117 Abs. 2 in eine Geldstrafe bis zu 1000 ℳ oder Gefängnis bis zu einem Jahre. Hieran schliessen Erklärungen über die Befugnisse und Obliegenheiten der Seemannsämter im In- und Auslande. Auch wird bestimmt, dass die Namen der Vorgesetzten vom Kapitän durch Aushang bekannt zu geben sind. Wird diese Bekanntgabe unterlassen, dann verfällt der Kapitän nach § 113 in eine Geldstrafe bis zu 150 ℳ oder Haft.

Mit § 7 beginnt der Abschnitt **»Seefahrtsbücher und Musterung«**, der zunächst im wesentlichen Aufschluss über die Art der Eintragungen in das Musterbuch gibt und über die Schritte, die zur Erlangung eines neuen Buches beim Verlust des alten zu unternehmen sind. Hervorgehoben zu werden verdient die Bestimmung, dass der Bundesrat bestimmt »inwieweit als Schiffsleute nur solche Personen angemustert werden dürfen, welche nach Untersuchung ihres körperlichen Zustandes für den zu übernehmenden Dienst geeignet sind.« Dieser Beschluss ist darauf zurückzuführen, dass viele Schiffsleute, insbesondere Feuerleute, den Anforderungen des Dienstes nicht gewachsen sind (Erklärung die zahlreichen Selbstmorde), auch soll mehr als bisher vermieden werden, dass Farbenblinde oder Kurzsichtige als Decksleute die Sicherheit der Schiffahrt gefährden.

§ 12 schreibt vor, dass der Kapitän oder ein zum Abschluss von Heuerverträgen bevollmächtigter Vertreter der Reederei ebenso wie der Schiffsmann bei der Musterung zugegen sein müssen. — Die Anmusterung muss (§ 13) vor Antritt oder Fortsetzung der Reise erfolgen, wenn diese dadurch keine Verzögerungen erleidet. — Die Musterrolle (§ 14), welche sich während der Reise an Bord befinden muss, soll in Zukunft ausser den bisherigen Eintragungen auch den Ueberstundenlohnsatz angeben, besondere Verabredungen aber nur, soweit

*) Wir empfehlen den Lesern in Zusammenhang mit dieser Abhandlung, die sich durch mehrere Nummern ziehen wird, die Ausserungen von Herrn Geh. Rat Sartori in dem an anderer Stelle veröffentlichten amtlichen Rundschreiben zu lesen.

sie nach § 1 Abs. 2 zulässig sind. Sind seit der Ausfertigung der Musterrolle (§ 23) mindestens zwei Jahre verflossen, dann genügt als Ersatz ein beglaubigter Auszug. Bei § 24, wo es sich um die Versendung der Musterrolle handelt, ist ein Unterschied zwischen Heimats- und Registerhafen gemacht.

Die §§ 25, 26, 27 (21, 22, 23) die letzten dieses Abschnittes haben Veränderungen nicht erfahren, es sei denn, dass die Verpflichtung des Kapitäns eine Musterung nachzuholen nur dann besteht, wenn ihr Vollzug ohne Verzögerung der Reise möglich ist.

Dann kommen wir zum dritten Abschnitt, der das **Vertragsverhältnis** regelt und der von den Vertragsunterzeichnern nicht mit Unrecht für den wichtigsten Teil des ganzen Gesetzes gehalten wird. Hier finden sich sowohl im Regierungsentwurf wie in dem vom Reichstag angenommenen Wortlaut die meisten zu Gunsten der Schiffsleute vorgenommenen Abänderungen. Ein Beweis, dass beide Instanzen, soweit es sich um eine Verbesserung der wirtschaftlichen Lage des Arbeitnehmers handelte, zu weitgehenden Konzessionen bereit waren.

Laut § 27 (24) ist dem Schiffsmann bei der Anheuerung ein vom Kapitän oder vom Vertreter der Rhederei unterzeichneter Heuerschein, u. a. mit Angabe der Heuer sowie der Zeit und des Ortes der Anmusterung einzuhändigen. Eine Nichtbeachtung dieser Vorschrift ist für den Kapitän nach § 114 mit 150 ℳ Geldstrafe oder Haft, für den Vertreter der Reederei nach § 119 mit 300 ℳ oder Haft verbunden. Bei Aufkündigungsfristen, die für beide vertragschliessende Teile gleich sein sollen, kann der Schiffsmann, falls eine entgegengesetzte Vereinbarung getroffen ist, die bei dem anderen Teile zugestandene Frist etc. ohne Weiteres auch für sich in Anspruch nehmen. § 28 gibt Aufschluss über die Begrenzung des Heuervertrages, wenn er auf Zeit oder für eine Reise abgeschlossen ist.

Die Höhe der zu zahlenden Heuer richtet sich, (§ 29) in Ermangelung einer ausdrücklichen schriftlichen Erklärung, wie sie im § 27 erwähnt ist, nach der zur Zeit üblichen Heuer des Anmusterungshafens. §§ 30, 31, 32 decken sich inhaltlich mit § 26, 27, 28 der alten Seemannsordnung; nur wird der Kapitän (§ 32) verpflichtet, dem Schiffsmann bei der Anheuerung den Liegeplatz des Schiffes bei der Anmusterung den Meldeort anzugeben.

Nach § 33 (29) kann der Schiffsmann, in Ermangelung eines Seemannsamtes von der Polizeibehörde zwangsweise zur Erfüllung seiner Pflicht angehalten werden.

Der Schiffsmann soll ausser dem Kapitän (§ 34 [30]) auch den Anordnungen der Schiffsoffiziere oder seiner sonstigen Vorgesetzten Gehorsam leisten, ebenso bedarf er zum Urlaub, der ihm innerhalb des Reichsgebietes ohne triftige Gründe nicht verweigert werden soll, in Verhinderung des Kapitäns, der Erlaubnis eines Schiffsoffiziers. Unterlässt der Schiffsmann die Einholung dieser Erlaubnis, dann wird er nach § 96 Abs. 4 mit einer Monatsheuer bestraft; verweigert der Kapitän ohne triftige Gründe die Erlaubnis, dann verfällt er nach § 114 in eine Strafe von 150 ℳ oder Haft.

Nun kommen Bestimmungen, völlig neue, über deren Grenzen s. Z. ebenso lebhafte wie erregte Diskussionen in Schiffahrtskreisen gepflogen sind. Es handelt sich um die Regelung und die Dauer des täglichen Dienstes sowohl im Hafen und auf der Reede, wie auch auf See. Eng damit zusammen gehören die Vorschriften für Ueberstundenlohn und über die Sonntagsruhe in Häfen innerhalb des Reichsgebietes.

§ 35 stellt eine zehnstündige tägliche Arbeitsdauer im gemässigten Klima und eine achtstündige in den Tropen fest, wobei aber zu bemerken ist, dass bei Berechnung dieser Arbeitsdauer der Wachdienst in Rechnung gezogen wird und dass ebenso wie jede Dienstleistung über die angegebene Dauer hinaus auch jede Sonn- und Festtagsarbeit (§ 37) als Ueberstundenarbeit vergütet werden muss; soweit sie nicht zur Verpflegung und Bedienung der an Bord befindlichen Personen oder zur Sicherung des Schiffes in dringender Gefahr erforderlich ist. Diese Bestimmungen gelten laut § 135 nicht für Seeschlepper und Bergungsfahrzeuge, soweit diese in Thätigkeit sind. Auf Schiffsoffiziere, denen im Hafen oder auf der Reede innerhalb 24 Stunden mindestens 8 Stunden Ruhe zu gewähren ist, finden diese Vorschriften keine Anwendung. Auf Ueberstundenvergütung wie auf Entschädigungen für Sonn- und Festtagsarbeit (§ 40) haben sie nur bei besonderer Vereinbarung Anspruch. (Fortsetzung folgt.)

Deutscher Nautischer Verein.

Erstes Rundschreiben.

Kiel, den 6. Mai 1902.

I. Vom Vereinstage. Der stenographische Bericht wird in kurzer Zeit zur Versendung gelangen können. Durch verschiedene ausserhalb meiner Kontrolle liegende Umstände ist der Druck etwas verzögert worden.

II. Kaiser Wilhelm-Kanal. Nach dem Beschluss des letzten Vereinstages habe ich die Resolution betr. den Kaiser Wilhelm-Kanal dem Reichstage eingereicht, dieselbe ging bekanntlich dahin, dass der Tarif für den Kaiser Wilhelm-Kanal vom Kaiser im Einverständnis mit dem Bundesrat auf fünf Jahre festgestellt werde. Der Reichstag hat nunmehr einen dahingehenden Beschluss gefasst.

III. Signalstelle und Lotsenschoner auf Helgoland. Von dem Vorstande der See-Berufsgenossenschaft ging mir eine Verhandlung des Seeamts zu Hamburg vom 30. Dezember v. J. zu, betr. die Strandung des englischen Viermastschiffes »Bandaneira« bei Helgoland. In dem Spruch des Seeamts heisst es:

> »Es wäre wünschenswert, wenn in Helgoland eine Einrichtung getroffen würde, durch welche solchen Schiffen, die sich der Insel in gefährlicher Weise nähern, Warnungssignale gegeben werden können, und wenn dort ein Lotsenschoner stationiert würde, welcher auch bei schwerem Wetter Lotsen ausbringen könnte.«

Auf dem letzten Vereinstage legte ich diese Verhandlung des Hamburger Seeamts bereits vor; es wurde dort beschlossen, durch Rundfrage bei den Vereinen die Meinung derselben einzuholen. Ich ersuche demnach, dass dieser Gegenstand in den Vereinen beraten wird.

IV. Gesetz betr. die Untersuchung von Seeunfallen vom 27. Juli 1877. Die auf dem Vereinstage eingesetzte Kommission zur Beratung des Gesetzes betr. die Untersuchung von Seeunfällen ist von mir für den 21. Mai nach Kiel berufen worden. Den an diesem Tage beginnenden Verhandlungen werden drei Vertreter des Reichsamts des Innern beiwohnen.

V. Seemannsordnung. Der Reichstag hat am 29. April cr. die von der Reichsregierung ihm vorgelegte (revidirte) »Seemannsordnung«, sowie die gleichzeitig vorgelegten drei »Nebengesetze« — betr. »die Verpflichtung der Kauffahrteischiffe zur Mitnahme heimzuschaffender Seeleute«(»Heimschaffungsgesetz«), betr. »die Stellenvermittelung für Schiffsleute« und betr. »Abänderung seerechtlicher Vorschriften des Handelsgesetzbuchs« (§§ 481, 547, 548, 549, 553, 553a, 553b und 749) in dritter Lesung verabschiedet, und es verlautet, dass seitens des Bundesrates die Zustimmung zu den Reichstagsbeschlüssen erfolgen wird, demnach diese Gesetze zum festgesetzten Termin, 1. April 1903, in Kraft treten werden.

Das Hauptgesetz, die »Seemannsordnung«, ein Gesetz von ganz bedeutender Tragweite, wird dann die jetzige, seit dem 1. März 1873 geltende, »Seemannsordnung« ablösen. Es erscheint mir daher angebracht, einen Rückblick auf die Zeit der

Beratung und Erlassung dieser bisher und noch heute geltenden Seemannsordnung zu werfen.

Schon bald nach der Begründung des Norddeutschen Bundes, der bereits seinerseits, wie jetzt das Deutsche Reich, sämtliche deutsche Seeuferstaaten umfasste, wurde das Bedürfnis des Erlasses einer ihnen gemeinsamen »Deutschen Seemannsordnung« in allen interessierten Kreisen anerkannt und, nach den mir vorliegenden Berichten aus jener Zeit, auf regierungsseitige Veranlassung durch privatim hierzu berufene Herren in 14 Sitzungen vom November 1869 bis Januar 1870 ein Entwurf zu einer solchen Seemannsordnung ausgearbeitet. Dieser Entwurf wurde nicht allein den Regierungen, sondern auch (von letzteren) einer Reihe von privaten Vereinigungen zur Begutachtung vorgelegt, und so auch dem — im Jahre 1868 konstituierten — Deutschen Nautischen Verein. Dieser machte dann, nachdem er noch auf dem zweiten Vereinstage, vom 14., 15., 16. Februar 1870, die Besprechung mehrerer Anträge für ein solches Gesetz von der Tagesordnung abgesetzt hatte, auf dem folgenden, dritten Vereinstage vom 27. und 28. Februar und 1. März 1871 den vorgedachten Entwurf von 1869/1870 — daneben aber auch einen von seinem Vorstande vorgelegten »revidierten Entwurf« — zum Gegenstande einer sehr eingehenden Diskussion und fasste eine grosse Anzahl von Beschlüssen, die dann auch bei der Beschlussfassung des Reichstages eine weitgehende Berücksichtigung bezw. Annahme fanden.

Der Referent auf diesem Vereinstage von 1870, der mit grosser Gründlichkeit und Sachkunde die Vorlage wie die dazu gestellten Anträge behandelte, war der noch im selben Jahre 1870 zum — bisher einzigen — Ehrenmitgliede des Vereins ernannte Herr Dr. Schumacher aus Bremen, später Konsul in New-York bezw. Minister-Resident in Bogota, gestorben im Jahre 1893.

Am 27. Dezember 1872 wurde vom ersten Kaiser des inzwischen neuerstandenen Deutschen Reiches, Wilhelm I., die erste allgemeine deutsche Seemannsordnung — in der vom Reichstage ihr gegebenen Gestalt — unterzeichnet, die noch heute in Kraft ist und sich im grossen und ganzen auch bis in die neueste Zeit hinein durchaus bewährt hat, trotz der inzwischen eingetretenen bedeutenden Wandelung der Schiffahrtsverhältnisse durch Uebergang auf grössere Schiffe und besonders auf Dampfer, die persönlichen Verhältnisse der beteiligten Klassen, die Weiterentwickelung der sozialen Gesetzgebung usw.

Immerhin erhoben sich, wegen der grossen Bedeutung dieser vorgedachten Aenderungen in den Verhältnissen, sehr bald Stimmen, die eine Revision der Seemannsordnung und der mit ihr zusammenhängenden Gesetze als zweckmässig bezw. als notwendig bezeichneten und deshalb eine solche wünschten oder gar forderten. Schon im ersten Jahrzehnt des Bestehens des Deutschen Nautischen Vereins gelangten wiederholt — 1873, 1874, 1875, 1876, 1878 —, sodann auch weiter in den Jahren 1880 und 1886 auf den Vereinstagen einzelne Abänderungsvorschläge für die Seemannsordnung zur Beratung, einige wenige von ihnen dabei auch zur Annahme seitens der Majorität der Delegierten, aber ohne Folgen für die Gesetzgebung, indem sie zu einer Aenderung des Gesetzes nicht führten, weil das Revisionsbedürfnis noch nicht einmal allgemein von den interessierten Kreisen und noch weniger von den gesetzgebenden Faktoren anerkannt war, sodass sich letzteren kein Anlass zu einer Revision des Gesetzes bot.

Erst allmählich, nach und nach, wurde bei verschiedenen Interessentenkreisen — auch jetzt noch lediglich in Rücksicht auf die grossen Wandlungen in der Seeschiffahrt, sowie in der sozialen Klassengliederung und Gesetzgebung — die Ansicht eine allgemeine, dass eine Revision der Seemannsordnung notwendig und nicht länger hinauszuschieben sei. So wurde denn auch vom Deutschen Nautischen Verein zuerst auf dem Vereinstage des Jahres 1894 über eine umfassende Revision der Seemannsordnung — wobei als Referenten die Herren Kapitän Landerer-Hamburg (gest. 15. April 1899) und Dr. Boysen-Kiel tätig waren — verhandelt, was dann zur Einsetzung einer Kommission zwecks weiterer Beratung dieser Angelegenheit führte. Dieser Kommission haben als — teils gewählte, teils kooptierte — Mitglieder unter meinem Vorsitze angehört die Herren Kapitän Landerer-Hamburg, Kapitän und Expert Langerhanss-Stettin, Prokurist Leist-Bremen, Dr. Boysen-Kiel, Landesversicherungsrat Hansen-Kiel (als Stellvertreter für mich als Vorsitzenden), Kapitän und Inspektor Wiegand-Bremerhaven, Steuermann Pickhard-Hamburg (für den »Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg«), Kapitän z. S. a. D. Dittmer-Hannover (für den »Deutschen Seefischerei-Verein«) — an dessen Stelle später (für das Jahr 1898) Kontre-Admiral Oldekop-Kiel trat — und (ebenfalls nur für das Jahr 1898) Dr. Gütschow-Hamburg (für den »Verein Hamburger Reeder zu Hamburg«); ausserdem war bei diesen Verhandlungen das Reichsamt des Innern durch Herrn Geh. Ober-Regierungsrat von Jonquières-Berlin vertreten, der auch auf allen seitdem abgehaltenen Vereinstagen der Vertreter der genannten Reichsbehörde in der fraglichen Angelegenheit war. Diese Kommission hat dreimal — in den Jahren 1894, 1897 und 1898 — in Kiel getagt und bereits in ihrer ersten, dreitägigen Tagung, im Jahre 1894, (nach meinem Berichte an den Verein über das Jahr 1894) nicht weniger als 293 ihr vorliegende Anträge behandelt, von denen 128 ganz und 40 teilweise angenommen und 125 abgelehnt wurden.

Auf dem Vereinstage des Jahres 1895 — Referenten waren Herr Kapitän Landerer und Herr Dr. Boysen — nahm dann der Deutsche Nautische Verein, hauptsächlich auf Grund vorgedachter Beschlüsse der Kommission aus dem Jahre 1894, zum erstenmale eine umfassende und eingehende Beratung über eine Revision der Seemannsordnung vor; doch wurde schliesslich, auf Antrag Hansen—Wessels—Nebelthau, nur beschlossen, dass der Verein zur Zeit von einer Initiative in dieser Angelegenheit absehen wolle, dagegen, wenn die Reichsregierung ihrerseits an eine Revision der »Seemannsordnung« herantreten sollte, dieselbe zu ersuchen sei, die Beschlüsse der Vereins-Kommission zu berücksichtigen und den neuen Gesetzentwurf vor dessen endgültigen Feststellung zu veröffentlichen bezw. dem Verein zur Aeusserung mitzuteilen, solcher Entwurf dann von der Vereinskommission eingehend geprüft werden solle, ob und inwieweit die von ihr empfohlenen Abänderungsvorschläge eine Berücksichtigung gefunden hätten, auch von ihr hierüber dem Verein zu berichten sei, worauf dieser auf dem nächsten — event. auf einem ausserordentlichen — Vereinstage weiter über diese Angelegenheit zu verhandeln habe. — Sowohl diese Verhandlungen des Vereinstages von 1895 wie auch die bisherigen Arbeiten der Vereinskommission wurden von mir — als Material für eine Revision des Gesetzes — dem Reichsamt des Innern zugestellt, und auf Veranlassung des letzteren wurde die »Technische Kommission für Seeschiffahrt« mit einer Prüfung der qu. Vorlage betraut. Diese letztgenannte Kommission machte im Laufe des Jahres 1896, nachdem sie Vertreter von Schiffsmannschaften und vom Maschinenpersonal zu Aeusserungen veranlasst hatte, ziemlich zahlreiche Abänderungsvorschläge, die alsdann wiederum eine Nachprüfung seitens des Reichsamts des Innern und — auf Grund derselben — die Aufstellung von »Bemerkungen" veranlassten. Nachdem hierauf der Deutsche Nautische Verein, auf dem Vereinstage des Jahres 1877, trotz einem vorliegenden Spezialantrage, die Vertagung der Sache beschlossen hatte, trat er auf dem Vereinstage des Jahres 1898 (auf welchen zum drittenmale Herr Kapitän Landerer und Herr Dr. Boysen als Referenten thätig waren) in eine erneute, sehr eingehende Beratung über alle bisherigen Vorlagen ein, für welche eine grosse Zahl von Anträgen vorlag, die teils abgelehnt, teils

zurückgezogen, teils endlich — und zwar zum grössten Teile — der Vereinskommission zur Prüfung überwiesen wurden. Diese Kommission, die inzwischen, im Jahre 1897, ihre zweite Tagung abgehalten hatte, schloss dann — wie schon bemerkt — auf ihrer dritten Tagung, im Juli 1898, ihre Arbeiten vorläufig ab und zwar mit einer Zusammenstellung ihrer und der auf den Vereinstagen gefassten Beschlüsse, die Abänderungen der vorgelegten Entwürfe enthielten; diese Zusammenstellung wurde hierauf von mir der Reichsregierung überreicht.

Im Jahre 1899 beendeten dann die mit der Revision der Seemannsordnung befassten Reichsbehörden diese Arbeit, und wurde der bezügliche revidierte Entwurf dem Bundesrate vorgelegt. Dieser Entwurf enthielt sich — entsprechend den von Anfang an seitens aller beteiligten Kreise geäusserten Wünschen — aller umfassenden Aenderungen der Grundlagen für die bisher geltende Seemannsordnung von 1872 und traf nur solche Aenderungen, wie sie unter Berücksichtigung der seit 1872 eingetretenen Wandlung im Verkehrleben und in den sozialpolitischen Anschauungen für zeitgemäss bezw. unumgänglich notwendig erachtet wurden. Diese Aenderungen gipfelten in einer wesentlichen Hebung der Stellung der Schiffsmannschaft, namentlich durch Regelung der Arbeitszeit im Hafen und an Sonn- und Festtagen, gemilderte Normen der Disziplinargewalt des Schiffers und eine weitgehende Sicherung des Schiffsmannes gegen Entziehung seines Arbeitsverdienstes durch Dritte, daneben durch eine Beschränkung freier Vereinbarungen, die bisweilen zu einer Verschlechterung der Stellung und Bezüge des Schiffsmannes ausgenutzt waren usw.; aber auch die Stellung der Schiffsoffiziere wurde besser und eingehender, als bisher, geregelt.

Gleichzeitig mit diesem Entwurfe einer revidierten Seemannsordnung wurden drei weitere Gesetzentwürfe dem Bundesrat — und demnächst dem Reichstage — vorgelegt: die sog. »Nebengesetze«. Zunächst der Entwurf eines »Heimschaffungsgesetzes«, d. h. eines Gesetzes betr. die Verpflichtung der Kauffahrteischiffe zur Mitnahme heimzuschaffender Seeleute, durch welches die bisherige Verpflichtung deutscher Handelsschiffe zur Mitnahme hilfsbedürftiger Seeleute durch eine gleiche Verpflichtung hinsichtlich straffälliger Seeleute, jedoch mit gewissen Einschränkungen, erweitert wurde. Ferner der Entwurf eines Gesetzes zur Regelung der Stellenvermittlung für Schiffsleute, der durch Einführung der Konzessionspflichtigkeit, eine verstärkte Staatsaufsicht, behördliche Regelung der Tarife und das Verbot gewisser Nebengewerbe eine Minderung der Auswüchse in diesem Erwerbszweige und der dadurch veranlassten Klagen bezweckte. Endlich ein Entwurf betr. Aenderung einiger seerechtlicher Bestimmungen des Handelsgesetzbuches, wie sie sich namentlich für die Ansprüche des Schiffers in Fällen der Krankheit und der vorzeitigen Entlassung wegen der entsprechenden Bestimmungen der Seemannsordnung für die Schiffsmannschaft vernotwendigten.

Diese vier Gesetz-Entwürfe veranlassten nunmehr den Deutschen Nautischen Verein noch einmal zu einer sehr eingehenden Beratung auf seinem 31. Vereinstage, am 26. und 27. Februar 1900, der dritten bezw. vierten für die Revision der Seemannsordnung, für welche diesmal Herr Dr. Gütschow-Hamburg das Referat und wiederum Herr Dr. Boysen-Kiel das Korreferat übernommen hatte. Es fanden auf diesem Vereinstage, unter Ablehnung einer grossen Anzahl anderer Anträge, 15 Abänderungsvorschläge zur Seemannsordnung, 1 Antrag zum »Heimschaffungsgesetz« und 4 für die Novelle zum Handelsgesetzbuch eine Annahme seitens der anwesenden Delegierten (bezw. der Majorität derselben), daneben auch eine Resolution, in welcher die Beschliessung einer Seemannsordnung und der vorgedachten »Nebengesetze« — im allgemeinen in der Form der Vorlagen, nur unter erbetener Berücksichtigung der vorerwähnten 20 vom Verein durch seinerseitige Annahme empfohlenen Abänderungsvorschläge — dringend befürwortet wurde. — Diese Anträge nebst Resolution, sowie der stenographische Bericht über die gesamten bezüglichen Verhandlungen dieses 31. Vereinstages wurden, in einer genügenden Anzahl von Separatabdrucken, von mir dem Reichstage übermittelt.

Damit ist nun die Tätigkeit des Deutschen Nautischen Vereins in dieser Angelegenheit abgeschlossen. Allerdings wurden auf dem folgenden (32.) Vereinstage, im Februar 1901, noch einige Anträge gestellt, und ausserdem waren von ca. 12 Körperschaften Anregungen an den Verein herangetreten, die 59 Paragraphen der Seemannsordnung, also fast die Hälfte derselben, betrafen, im ganzen etwa 65 Anträge bezw. Anregungen —; indessen wurde durch einstimmigen Beschluss von einer Beratung derselben abgesehen, der ganze Gegenstand von der Tagesordnung abgesetzt, weil diese Vorlagen in ihrer Behandlung seitens des Reichstages bereits zu weit vorgeschritten waren, um dieselben noch durch Vereinsbeschlüsse und -Massnahmen beeinflusst werden zu lassen.

Es hatte nämlich bereits im Vorjahre (1900) der Reichstag zur Vorberatung dieser vier Gesetzentwürfe eine Kommission eingesetzt, diese allerdings ihre Beratungen bei § 59 der Seemannsordnung — wegen der Vertagung des Reichstages — abbrechen müssen, aber seither hatte der Reichstag schon eine zweite Kommission eingesetzt und diese ihre Beratungen in erster Lesung nahezu beendet. — In diesem Jahre (1902) sind dann die Beratungen im Plenum gefolgt und solche, wie schon bemerkt, am 29. April d. J. mit der dritten Lesung abgeschlossen.

Diese vieljährigen, eingehenden Arbeiten des Reichsamtes des Innern bezw. anderer Reichsbehörden und deren Vertreter, sowie des Reichstages — namentlich der bei diesem bedeutenden Werke besonders tätig gewesenen Referenten, Kommissions- und einiger anderer Mitglieder — haben einen grossen Aufwand von Arbeitskraft erfordert, um zu einem Abschlusse zu gelangen, wie solcher jetzt vorliegt — in einer Ausgestaltung, welche die vollste Anerkennung seitens aller betroffenen Interessenten-Gruppen verdient und gewiss auch — wenigstens seitens der Mehrzahl derselben — findet.

Ich meinerseits spreche meine Ueberzeugung dahin aus, dass, nachdem die gesetzgebenden Faktoren eine den Zeitverhältnissen entsprechende, die teilweise verschiedenartigen Interessen der Beteiligten nach allen Seiten hin abwägende Neugestaltung der Seemannsordnung geschaffen haben, das nunmehr bald vorliegende Gesetz seitens der von ihm betroffenen deutschen Seeschiffahrts-Interessenten auch in loyaler Weise beachtet und befolgt werden wird, und knüpfe daran den Wunsch, dass diese neue Seemannsordnung auch nach Jahrzehnten noch in gleicher Weise eine Anerkennung finden möge, wie solche der jetzt nahezu drei Jahrzehnte in Kraft befindlichen alten Seemannsordnung mit vollem Rechte zu teil geworden ist. Diese Anerkennung wird denn gewiss auch für alle Mitarbeiter an dem grossen Werke der beste Lohn sein, den sie finden und auch mit gleichem Rechte, wie die Urheber der alten Seemannsordnung, erwarten können.

VI. Von dem Kaiserlichen Statistischen Amt sind mir Sonderabdrücke aus den Vierteljahrsheften der Statistik des Deutschen Reiches zugegangen, enthaltend statistische Mitteilungen über den Bestand der deutschen Kauffahrteischiffe am 1. Januar 1901 und die Bestands-Veränderungen im Jahre 1900, Verunglückungen deutscher Seeschiffe im Jahre 1899 und 1900 und die Schiffsunfälle an der deutschen Küste während des Jahres 1900.

Den Mitgliedern übermittele ich ein Exemplar dieses Abdrucks mit diesem Rundschreiben.

Der Vorsitzende des Deutschen Nautischen Vereins.
Sartori.

Vertiefung des Fahrwassers der Unterelbe auf der Strecke von Neumühlen bis Lühersand.

In einem am 10. Mai 1897 ratifizierten Staatsvertrag zwischen Preussen und Hamburg ist die Bestimmung aufgenommen, dass zur Herbeiführung einer durchgreifenden Verbesserung der Strom- und Schiffahrtsverhältnisse auf der Unterelbe ein aus beiderseitigen Verwaltungsbeamten und Wasserbautechnikern bestehender Ausschuss niedergesetzt werden solle mit der Aufgabe, die technischen, finanziellen und administrativen Vorbedingungen einer solchen durchgreifenden Korrektion festzustellen. Unter Zugrundelegen eines genau spezifizierten Arbeitsplanes hat der Ausschuss inzwischen seine Vorarbeiten soweit gefördert, dass im Laufe des verflossenen Jahres bereits ein generelles Vorprojekt für die Korrektion der Unterelbe zur Vorlage gelangen konnte. Dass es sich hierbei trotz der umfassenden Vorarbeiten noch nicht um eine geeignete Vorlage handelt, dass es vielmehr zur Erreichung dieses Zieles noch langwieriger Arbeiten bedarf, wird ebenso wie die Tatsache, dass auf die Durchführung des Endzieles erst nach einer geraumen Reihe von Jahren wird gerechnet werden können erklärlich sein.

Dessenungeachtet war es doch notwendig geworden, eine Vertiefung des Fahrwassers auf der für die Schiffahrt ungünstigsten Strecke zwischen Neumühlen und Lübersand schon jetzt zur Ausführung zu bringen. Eine eingehende Untersuchung führte zu dem Resultat, dass es mit den neueren, wesentlich verbesserten maschinellen Hülfsmitteln möglich sein werde, im Wege der Baggerung die bisher erreichten Fahrwassertiefen noch erheblich zu vergrössern. (Es wird dies in der Senatsvorlage an verschiedenen Beispielen näher erläutert.) Auf einzelnen Strecken der Unterelbe vorgenommene umfassendere Austiefungen, wie z. B. vor Nienstedten haben sich nicht nur ohne Nachhülfe gehalten, sondern sogar noch vergrössert, sodass sich bei den Technikern die Ueberzeugung befestigt hat, dass es möglich sein werde, die zwischen Neumühlen und Lühersand noch vorhandenen Untiefen durch energische Baggerung zu beseitigen, ohne deshalb befürchten zu müssen, dass das Tiefhalten der Rinne wesentlich höhere Kosten als jetzt erfordern wird. Man glaubt eine Fahrwassertiefe von 10 m unter mittlerem Hochwasser in einer Stromrinne von 200 m Breite zur Verfügung stellen zu können. Der praktische Wert einer solchen Vertiefung ist so einleuchtend, dass er dem Leserkreis nicht noch besonders hervorgehoben zu werden braucht.

Um eine sichere Baggerrinne innerhalb zwei Jahren herstellen zu können, ist beabsichtigt im ersten Jahre die eine, im zweiten Jahre die andere Hälfte der Stromrinne in gleichmässiger Tiefe und ununterbrochener Länge herzustellen. Ausserdem werden, und zwar vor Beginn der Baggerung, zur sicheren Führung des Stromes auf der zwischen Mühlenberg und Wittenbergen belegenen Strecke des rechten Elbufers Stromleitwerke hergestellt werden müssen. Die schon jetzt vorhandene unregelmässige Gestaltung dieser Uferstrecke würde nach Herstellung der grösseren Stromtiefe sonst voraussichtlich noch weitere ungünstige Veränderungen erfahren. Die infolge dessen eintretenden Ausbuchtungen und die im Zusammenhang damit sich bildenden grösseren Tiefen würden aber nicht nur der eigentlichen Fahrrinne erhebliche Wassermengen entziehen, sondern auch die Spülkraft des in dieser Rinne sich bewegenden Stromes schwächen und dadurch Anlass zu Versandungen und Verengungen des ausgetieften Stromlaufs geben. Es ist daher erforderlich, an der Nordseite der Rinne für das Niedrigwasserprofil eine feste Begrenzung und Führung des Stromes durch eine regelmässig verlaufene Uferlinie vorzusehen.

Zu einer Fahrwasservertiefung, wie die beschriebene, sind zwei neue Bagger von je 300 cbm stündlicher Leistung und von 11 bis 12 m Greiftiefe, ferner zwei sogenannte Pumpenbagger von gleicher Leistungsfähigkeit und 18 Baggerschuten von je 150 cbm Fassungsraum notwendig.

Für die Ausführung der gesamten Arbeiten ist ein Zeitraum von etwa drei Jahren in Aussicht genommen, in deren erstem im Wesentlichen die Herstellung der Stromleitwerke und die Beschaffung des Baggerapparates erfolgen soll, während in den beiden übrigen Jahren die eigentlichen Baggerungen in der oben dargelegten Weise vorzunehmen sein werden.

Eine Frage von besonderer Bedeutung für die zweckmässige Durchführung der geplanten Arbeiten bildete die Gewinnung geeigneter Flächen für den Verbleib des bei den Vertiefungsarbeiten sich ergebenden, auf annähernd fünf Millionen Kubikmeter berechneten Baggerbodens. Solche boten sich in der Elbinsel Hahnöfersand. Diese hat eine Grösse von ungefähr 166 ha und gewährt die Möglichkeit, ausser den zunächst in Frage kommenden Bodenmassen noch weitere ca. drei Millionen Kubikmeter Baggerboden unterzubringen, sodass die Insel auch für die späteren Unterhaltungsbaggerungen auf dieser Elbstrecke noch für eine Reihe von Jahren einen gut gelegenen Löschplatz bilden wird. Die ohne Verzug mit Preussen angeknüpften Verhandlungen ergaben die Vereinbarung, wonach die gedachte Elbinsel für den Preis von ℳ 250 000 in das Eigentum des Hamburgischen Staates übergeht.

Die Kosten des gesamten Projekts belaufen sich abgesehen von den für den Hahnöfersand erforderlichen ℳ 250 000, nach den angestellten Veranschlagungen auf insgesamt ℳ 6 250 000. Von dieser Summe sind ℳ 2 326 000 für die Beschaffung der Bagger- und Löschgeräte, ℳ 760 000 für die erforderlichen Stromkorrektionswerke, ℳ 2 640 000 für die eigentlichen Bagger- und Löscharbeiten und endlich ℳ 524 000 für Diverses und Unvorgesehenes angenommen. Im Zusammenhang mit der vorliegenden Angelegenheit soll auch eine Prüfung der Frage eingeleitet werden, ob und nach welchen Grundsätzen die Erhebung eines Fahrwassergeldes zur Verzinsung und Amortisation der auf die Elbkorrektion verwendeten Mittel einzuführen sein werden.

Schiffbau.

Bauaufträge.

Die Vereinigte Bugsir- und Frachtschiffahrt-Gesellschaft in Hamburg übertrug der Schiffswerft Schömer & Jensen in Tönning den Bau eines **Doppelschrauben-Hochsee-Schleppdampfers** von 164′ Länge, Breite 13′ 11½″ Tiefgang. Das Schiff erhält 2 Trippel-Expansionsmaschinen von einer Mindestleistung von zusammen 1200 Pferdestärken, womit dasselbe eine Geschwindigkeit von 13 Knoten garantiert erhält und welche bei voller Ausrüstung 1500 Pferdestärken indizieren werden. Es werden zwei Kessel von 13 Atmosphären Ueberdruck ins Schiff hineingebaut. Dieser moderne Hochsee-Schlepper wird nach der Klasse † 100 A 4 Atl. mit Eisverstärkung gebaut, erhält zwei Bergungspumpen grössten Durchmessers, elektrische Beleuchtungsanlage mit Scheinwerfer und wird überhaupt mit den neuesten Hilfsmaschinen in jeder Weise ausgerüstet. Dieser Neubau bedeutet für die deutsche Schiffahrt wieder einen erheblichen Fortschritt, da mit der Fertigstellung des Dampfers nicht nur Hamburg den grössten deutschen Seeschlepper hat, sondern es wird derselbe überhaupt als der stärkste Schleppdampfer in europäischen Gewässern anzusehen sein.

* * *

Auf der Werft von Jos. L. Meyer, Papenburg lief am 7. Mai der für das kaiserliche Gouvernement in Kamerun neuerbaute Doppelschrauben-Dampfer glücklich vom Stapel. Gouverneur von Puttkamer, Kamerun, taufte den Dampfer auf den Namen **Grossherzogin Elisabeth**. Die Hauptabmessungen sind: Länge des Promenadendecks 62 m, Länge in der Wasser-

linie 52 m, Breite 8,5 m, Seitenhöhe 4,3 m, Deplazement bei 3 m Tiefgang ca. 700 t. Auf dem Vorderdeck ist ein 5 cm-Schnellfeuergeschütz aufgestellt, für dessen Munition überflutbare Räume vorgesehen sind. Das Schiff erhält zwei von einander unabhängige Dreifach-Expansionsmaschinen, die bei 12 Atmosphären Kesselspannung ca. 900 Pferdekräfte indizieren und dem Schiffe eine Geschwindigkeit von 13—14 Knoten verleihen werden. Der Zweck des Dampfers ist, den westafrikanischen Kolonien zum Truppentransport und zu Landungszwecken zur Verfügung zu stehen. Es ist der siebente Dampfer, den die Werft im Auftrage des Auswärtigen Amts für die Kolonien baut.

* * *

Stapelläufe.

Auf der Reiherstieg-Schiffswerft und Maschinenfabrik A.-G. Hamburg ist am 7. Mai der für die neue Postdampfer-Linie nach Mexiko im Auftrage der Hamburg-Amerika-Linie neuerbaute Dampfer **›Prinz Waldemar‹** vom Stapel gelassen worden. Der Dampfer hat folgende Abmessungen: 370′ × 45′ × 29′ 6″., Tragfähigkeit 5200 t Schwergut. Der Dampfer ist als Dreidecker gebaut und hat zwei feste eiserne Decks, während das dritte Deck, das sich von der Vorderseite der Kommandobrücke bis zum Heck erstreckt, ein sogenanntes langes Poopdeck ist. Ein nach dem Zellensystem konstruierter doppelter Boden läuft von vorn bis nach hinten und 8 Querschotten teilen das Schiff in neun wasserdichte Abteilungen. Die Maschine von ungefähr 2300 indizierten Pferdekräften ist eine vierfache Expansionsmaschine und wird dem Schiffe eine Geschwindigkeit von 12—13 Knoten pro Stunde verleihen. Die Abmessungen der Zylinder sind 570 mm × 820 mm × 1200 mm × 1700 mm bei einem Hub von 1200 mm. Die Maschine erhält ihren Dampf aus zwei stählernen Doppelenderkesseln, die auf 15 Atmosphären Ueberdruck geprüft sind. Als Takelage erhält der Dampfer zwei eiserne Teleskop-Masten, an welchen 15 Ladebäume angebracht sind, die von 11 Dampfwinden grösster und stärkster Konstruktion bedient werden und zur Entlöschung und schnellen Beladung des Schiffes dienen. Das Schiff ist in erster Linie als Frachtdampfer bestimmt, wird aber zur Mitnahme von Passagieren gleichzeitig 25 nach den modernsten Anforderungen eingerichtete Kabinen für Passagiere erster Klasse erhalten. Ausserdem werden Einrichtungen getroffen, die es ermöglichen, 550 Zwischendeckspassagiere an Bord unterzubringen. Rauch-, Speise und Damen-Salon sowie Pantry liegen auf dem Poopdeck, über welchem sich das Sonnendeck befindet, auf dem ausser den Kammern für Kapitän, Offiziere und Unterofficiere und die luftig eingerichtete Küche liegt, die durch eigenes Treppenhaus und Aufzug mit der Pantry in direkter Verbindung steht.

* * *

Auf der Werft der Aktiengesellschaft ›Vulkan‹ in Stettin lief am 10. d. M. der Doppelschraubendampfer **›Schleswig‹** für den Norddeutschen Lloyd glücklich vom Stapel. Das Schiff hat folgende Abmessungen: 137 m × 15,9 m × 10,2 m. Raumgehalt 7000 t Br.-R., Deplazement 12 600 t. Das Schiff ist als Dreideckschiff mit ausgedehnten Extraverstärkungen erbaut, mit einem über die ganze Schiffslänge sich erstreckenden Doppelboden versehen und durch 10 bis zum Oberdeck reichende wasserdichte Schotte in 11 Abteilungen so geteilt, dass es bei 8 m Tiefgang noch den Vorschriften der Seeberufs-Genossenschaft für Fracht- und Passagierdampfer dieser Grösse genügt. Zur Aufnahme der Ladung dienen grosse Laderäume von 8000 cbm Inhalt, die in den vorderen Unterräumen mit stählernen Längsschotten versehen sind. Die Kohlenbunker fassen etwa 1630 t Kohlen. Der für die La Plata-Fahrt bestimmte Dampfer besitzt Einrichtungen für etwa 150 Passagiere erster und 20 zweiter Klasse und vermag ausserdem etwa 1000 Zwischendecker zu befördern. Der Dampfer erhält zwei vertikale dreifache Expansionsmaschinen mit Oberflächenkondensation von zusammen 4000 indizierten Pferdekräften, dieselben sollen dem Schiffe eine Geschwindigkeit von 13½ Knoten erteilen. Zwei Doppelkessel und zwei Einfachkessel mit zusammen 18 Feuern sollen den Dampf für alle Haupt- und Hülfsmaschinen liefern. Zum eventuellen Betrieb der Pumpen ist im Kesselschacht noch ein besonderer Hülfskessel von 45 qm Heizfläche aufgestellt. An Rettungsbooten wird die ›Schleswig‹ acht Rettungsboote von 9,14 m Länge, zwei Rettungsboote von 7,93 m Länge und vier Halbklappboote von 7,93 m Länge erhalten, die auf dem Bootsdeck aufgestellt werden und mittelst zweier Bootswinden leicht und schnell zu Wasser gebracht werden können.

* * *

Probefahrten.

Der von der Helsingörs Eisenschiffs- und Maschinenbauerei für Rechnung der Deutschen Levante-Linie neuerbaute Dampfer **›Enos‹** machte am 3. Mai seine offizielle Probefahrt im Sunde, die zur vollständigen Zufriedenheit der an Bord befindlichen Vertreter der Reederei ausfiel. Das Schiff, durchaus aus Stahl zur höchsten Klasse des Germanischen Lloyd gebaut, ist 280′ lang im Hauptdeck, 40′ 4″ breit und 19′ 6½″ tief im Raume und ist mit dreifacher Expansions-Maschine mit Oberflächen-Kondensation von 900 Pferdestärken versehen. Während der Probefahrt wurde eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 10½ Knoten erreicht und zwar bei sehr mässigem Kohlenverbrauch.

Kleine Mitteilungen.

Der Reichskanzler hat sich im Einverständnisse mit dem preussischen Handelsminister dahin ausgesprochen, dass **Kadetten** des Schulschiffes des Norddeutschen Lloyd nach beendeter Ausbildung diejenigen Voraussetzungen erfüllen, die durch § 8 der Bekanntmachung vom 6. August 1887 für die **Zulassung zur Steuermannsprüfung** vorgeschrieben sind. Die Kadetten werden nach zurückgelegtem 15. Lebensjahre drei Jahre lang auf dem Schulschiffe, sodann ein viertes Jahr auf einem Dampfer ausgebildet. Die Prüfungskommissionen für Seesteuerleute, sowie die beteiligten Regierungs-Präsidenten sind entsprechend zu verständigen.

Vereinsnachrichten.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung am 7. Mai. Es wird bekannt gegeben, dass Herr Bohr mit seinen vereinfachten Nachtsignalen am 24. Mai auf der Elbe einen praktischen Versuch machen werde. Die Abfahrt findet abends 9 Uhr von St. Pauli-Landungsbrücken mit einem für den Zweck zur Verfügung gestellten Dampfer statt. Die Tagesordnung ›Kenntnisnahme der Beschlüsse des Reichstages zur neuen Seemannsordnung‹ wird in der Weise erledigt, dass die einzelnen Paragraphen zur Verlesung kommen und kurz kommentiert werden. Im Anschluss hieran stimmt die Versammlung folgendem vom Vorsitzenden gestellten Antrag einstimmig zu:

›Der Verein Deutscher Seeschiffer erklärt sich im allgemeinen mit den Vorschriften der Seemannsordnung, als eines Gesetzes, einverstanden, das bestrebt ist, die Rechte und Pflichten der Arbeitgeber und -Nehmer im deutschen Seeschiffahrtsbetriebe nach Möglichkeit auszugleichen. Wenn der Verein im übrigen auch gewiss nicht verkennt, dass mehrere Bestimmungen des Gesetzes geeignet sind, die zahlreichen verantwortlichen Berufspflichten eines deutschen Kapitäns im Sinne einer Erschwerung seiner Stellung zu vermehren, so weiss er doch auch die verdienstvolle Tätigkeit derjenigen Reichstagsabgeordneten nach Gebühr zu würdigen, in deren Händen die Bekämpfung der auf die Untergrabung der Disziplin gerichteten Anträge lag.‹

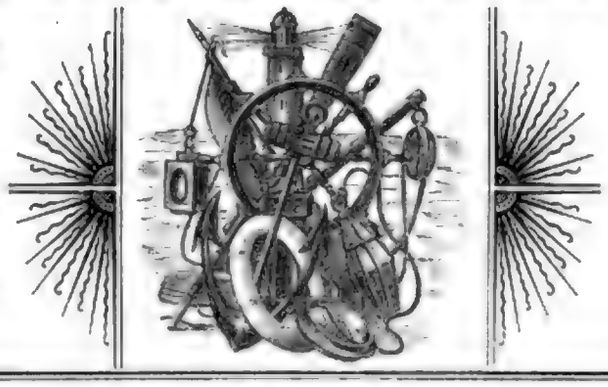
Nächste Sitzung am 4. Juni.

Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer
zu Hamburg.
(Geschäftsführender Verein, Steinhöft 1.)

Seeschiffer-Verein „Weser"
in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin"
in Stettin.



Schiffer-Gesellschaft
in Lübeck.

Verein
Flensburger Seeschiffer
in Flensburg.

Seeschiffer-Verein
in Danzig.

Der **Hamburger Verein** hat am 7. Mai die erste Versammlung seiner Sommersitzungsperiode abgehalten und auf Grund seines Statuts beschlossen, bis zum Oktober allmonatlich eine Sitzung am ersten Mittwoch jeden Monats abzuhalten. Ob dieser Beschluss auch zur Ausführung gelangen wird, ist eine Frage, die sich heute noch nicht beantworten lässt. Legt man die vorjährigen unliebsamen Erfahrungen zu Grunde, dann würde es im ganzen Sommer wegen mangelnder Beteiligung kaum mehr als zu zwei Sitzungen kommen. Hoffentlich ziehen die Mitglieder aus dem vorjährigen Resultat die richtigen Konsequenzen und halten sich den ersten Mittwoch in jedem Monat frei für den Verein.

* * *

Der **Flensburger Verein** macht die Mitteilung, dass die regelmässigen Sitzungen seit dem 3. Mai bis auf weiteres vertagt sind. Die Geschäfte des Vereins liegen in der Zwischenzeit in den Händen einer besonderen Kommission.

Obwohl bekanntlich beim Engländer das Solidaritätsgefühl sehr stark ausgeprägt ist und viel früher als man bei uns daran dachte, die Bedeutung vereinter Kräfte erkannt wurde, leben die **englischen Schiffsführer und Schiffsoffiziere** in fortwährendem **Zerwürfnis** untereinander. Diese Uneinigkeit ist so allgemein in Schiffahrtskreisen bekannt, dass sie einem Fachblatt wie Syren & Shipping schon Stoff zu einer beissenden Karikatur gegeben hat. Es ist ja wahr, dass zuweilen die Londoner Shipmaster's Society, bekanntlich die grösste Vereinigung, mit der Scottish Master's and Officer's Protection Association in einzelnen Fragen Hand in Hand geht, aber Das sind einmal Ausnahmen, andererseits bestehen im ganzen sieben oder acht Seeschiffervereine im Vereinigten Königreich. Einsichtsvolle Leute, wie der verstorbene Kapt. Froud, haben jahrelang vergeblich an einem Zusammenschluss der verschiedenen Vereine gearbeitet. Lokalpatriotismus und kleinliche Eifersüchteleien standen der Ausführung seines Planes hindernd im Wege. Selbst ein Diplomat wie Sir Charles Dilke, der Ehrenpräsident des Londoner Vereins, vermochte ein Verschmelzen der Vereine zu einem Verband nicht zustande zu bringen. Aber was diesen Männern durch alle Mittel der Ueberredungskunst nicht gelungen ist, es wird sich möglicherweise in absehbarer Zeit durh den Druck der Verhältnisse vollziehen. Es ist schon früher davon gesprochen worden, dass das Handelsamt unterlassen hat, Vertreter englischer Schiffsführer und Schiffsoffiziere in eine Kommission zu berufen, die den Zweck hat, sich mit den vitalsten Interessen der englischen Handelsmarine zu beschäftigen. Wilson, der Vorsitzende der Sailor's and Fireman's Union, als Wortführer der Matrosen und Heizer fand in der Kommission Platz. Anträgen aus Seeschifferkreisen, auch den Vorsitzenden eines Seeschiffervereins zum Kommissionsmitglied zu ernennen, wurde nicht entsprochen. Dagegen wurde, um wenigstens auf einen examinierten Seemann in der Kommission hinweisen zu können, ein Mitglied des Trinity House, also ein Beamter berufen. Diese Nichtachtung der Wünsche aus Seeschifferkreisen, soll zu Verhandlungen der Vereine untereinander zwecks gemeinsamer Geltendmachung ihrer Interessen geführt haben. Dass wir den englischen Kollegen Erfolg in diesem Bestreben wünschen, bedarf wohl kaum besonderer Erwähnung. Beachtung verdient aber, dass sich der Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine auf seiner letzten Generalversammlung in Berlin im allgemeinen für den Beitritt der Steuermannsvereine ausgesprochen hat, er also ohne durch besondere Vorkommnisse dazu gedrängt zu werden, eine Interessengemeinschaft im grösserem Masstabe für erforderlich hält, während unsere Kollegen jenseits des Kanals erst unter dem Druck der Verhältnisse erkennen, dass Einigkeit stark macht.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.

Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1902. No. 21. Hamburg, den 24. Mai. XXXIX. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Helgoland als Ansegelungsobjekt. — Entscheidungen des Reichsgerichts etc. — Die neuen seerechtlichen Gesetze. (Fortsetzung.) — Tätigkeit der deutschen Seemannsmission im Jahre 1901. — Stapelläufe von deutschen und britischen Werften. (April 1902.) — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mitteilungen. — Sprechsaal. — Kaiser Wilhelm-Kanal. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Auf dem Ausguck.

In einer Denkschrift, die dem Reichstage Ende April vorgelegt worden ist, aus Anlass seiner Stellungnahme zur Tariffrage des **Kaiser Wilhelm-Kanals**, findet sich eine Darstellung über die **Entwickelung** und die wirtschaftlichen Folgen des Kanals seit seiner Eröffnung. In eingehender Schilderung wird der beabsichtigte Zweck der Denkschrift auf die einzelnen Häfen und Hafengruppen angewandt. Daranschliessend folgt eine Verkehrsgegenüberstellung, nach Warengattungen geordnet, für die Jahre 1896 und 1901. Auch der Einfluss des Dortmund-Ems- und des Elbe-Trave-Kanals auf den Verkehr im Kaiser Wilhelm-Kanal findet Erwähnung; Lehren und Schlüsse lassen sich in Anbetracht der kurzen Zeit des Bestehens der beiden kleineren Fahrstrassen noch nicht ziehen. Dass Hamburg in den ersten Jahren nach Eröffnung des Kaiser Wilhelm-Kanals eine ausserordentliche Steigerung seines Verkehrs mit den Ostseehäfen zu verzeichnen hatte, ist ebenso bekannt, wie seine geringere Verkehrsentwickelung seit 1900, veranlasst durch die Abnahme des Segelschiffsverkehrs. In diesem Jahre haben 500 Segelschiffe weniger als 1899 von Hamburg aus den Kanal passiert und es sind allein etwa 400 Maisladungen weniger nach den Ostseehäfen befördert worden. Der Anteil der Elbhäfen am Kanalverkehr, 1899 noch 19,17 pCt., betrug im Jahre 1900 nur noch 16,35 pCt. Der Kieler Schiffsverkehr, obgleich er nach Eröffnung des Kanals Einbusse erlitt, steigerte sich seit 1897 von 3 067 592 kbm auf 3 570 338 kbm Raumgehalt. Auch aus Flensburg wird eine Verkehrszunahme bezeugt; doch klagt die Handelskammer über das wachsende Uebergewicht Hamburgs. Der Rendsburger Schiffsverkehr hat sich seit der Kanaleröffnung verdoppelt; ein Erfolg, der ausschliesslich auf den Kanal zurückzuführen ist. Ebenso wie die kleinen an der Elbe belegenen Häfen Itzehoe, Glückstadt, Uetersen und Elmshorn durch den Kanal einen lebhaften Verkehr — auch mit Leichtern — unterhalten, ist der Geestemünder Fischdampferverkehr seit Eröffnung des Kanals ganz erheblich gewachsen. Stettin schreibt die allerdings geringfügige Steigerung des Gesamtverkehrs nur insofern dem Einfluss des Kaiser Wilhelm-Kanals zu, als nach Eröffnung des Dortmund-Ems-Kanals der Seeleichterverkehr nach Rotterdam und Antwerpen durch den Kaiser Wilhelm-Kanal gewachsen ist. Gewonnen durch den Kanal und relativ in sehr erheblichem Grade, hat der Rhein-Seeverkehr. Diese Verkehrssteigerung, die innerhalb der drei Jahre 120 000 t betrug, ist hauptsächlich auf die regelmässige Leichterverbindung der in Hamburg domizilierten Vereinigten Bugsir- und Frachtschiffahrts-Gesellschaft zurückzuführen. Die ebenfalls beobachtete Verkehrssteigerung der Emshäfen wird vorzugsweise dem Einfluss des Dortmund-Ems-Kanals zugeschrieben. Der Warenverkehr durch den Kaiser Wilhelm-Kanal, soweit

er von der Kanalverwaltung kontrollirt worden ist, hat sich seit 1896 in folgender Weise entwickelt:

	1896		1901		Zuwachs	
	in Schiffen	R.-T.	in Schiffen	R.-T.	gegen 1896	gegen 1898
					in R.-T.	
Kohlen	465	54758	858	225039	170281	98005
Steine	1892	67749	2576	104142	36393	27838
Eisen	195	35337	289	102100	66763	54316
Holz	1068	229220	1875	343931	614711	335992
Getreide	1525	17380	3520	287845	170465	75797
Viehtransport	132	27721	1	14	27707	8899
Andere Massenq.	2711	160673	4417	463517	302844	140622
Stückgüter	2068	580597	3615	1261578	681161	323552
GemischteLadung	273	91036	469	171032	79996	19221

Der gesteigerte Kohlenverkehr wird zum grossen Teil auf den Einfluss des Dortmund-Ems-Kanals zurückgeführt, obgleich die Seeleichter auf dieser Fahrstrasse nicht voll beladen fahren dürfen und sich deshalb entweder eines Begleitschiffes bedienen oder die spätere Mehrladung durch die Eisenbahnen vorausschaffen lassen. Infolgedessen sind die unmittelbar vom Dortmund-Ems-Kanal auf dem Wasserwege nach der Ostsee beförderten Kohlenmengen (10 000 t) nur gering gewesen. Der Elbe-Trave-Kanal, der im Juni 1900 eröffnet, im Jahre 1901 einen Schiffsverkehr von 445 324 t aufwies, hat einen wesentlichen Einfluss auf den Kaiser Wilhelm-Kanal bisher nicht ausgeübt, indessen ist die Zeit seit der Eröffnung zu kurz, um über das Mass der durch diesen zweiten Wasserweg zwischen Ostsee und Elbe dem Kaiser Wilhelm-Kanal bereiteten Konkurrenz ein begründetes Urteil zu gewinnen.

* * *

Herr Konsul Schlick, Hamburg, schreibt uns:

Verehrliche Redaktion!

Gelegentlich der Berichte, die Sie über die Düsseldorfer Ausstellung bringen, möchte ich Sie freundlichst ersuchen, auch das Folgende zu erwähnen, dass für die Hamburger Reedereien von ganz besonderem Interesse sein wird. Es hat die Aktien-Gesellschaft Oberbilker Stahlwerk in der Haupthalle eine komplete **Wellenleitung** des Norddeutschen Lloyd-Dampfers »**Barbarossa**«, bestehend aus Kurbelwelle, Druckwelle Zwischenwellen und Propellerwelle fix und fertig bearbeitet und gekuppelt ausgestellt. Diese Arbeit hat das Werk unter Kontrole der Beamten des Germanischen Lloyd in der unglaublich kurzen Zeit von 10 Tagen vollendet. Wenn man bedenkt, dass als Normallieferung für eine einzelne Propellerwelle ca. 14 Tage gelten, so wird man die Leistung des Oberbilker Stahlwerks um so höher schätzen müssen. Eine derartige kurze Lieferfrist ist weder von einer andern deutschen Firma noch einem englischen Werke meines Wissens bisher erreicht. Für die Hamburger Reedereien dürfte diese Leistung um so grösseres Interesse haben, als hier vielfach noch die irrige Ansicht herrscht, dass die englischen Werke im Stande wären, schneller Ersatzwellen nach Hamburg zu liefern, als unsere deutschen Werke.

* * *

Von Herrn Verlagsbuchhändler Dr. Friederichsen, Hamburg, ist uns die Veröffentlichung eines an ihn gerichteten Briefes anheimgestellt, in dem der Führer eines englischen Schiffes ein lobendes Urteil über die Eigenschaften **deutscher Segelhandbücher** fällt. Wir bringen diese Auslassung um so lieber zur Kentnis der Leser, als sich ein Mitarbeiter an anderer Stelle dieser Nummer abfällig über einen Ratschlag in einem deutschen Segelhandbuch äussert.

Singapore, den 16. Jan. 1902.

Verlagsbuchhandlung von L. Friederichsen
Hamburg.

Sehr geehrter Herr!

Auf meinen langjährigen Fahrten zur See, während deren ich sehr viel mit fremden Kapitänen verkehrte, hörte ich oft das Bedauern aussprechen, dass die vorzüglichen Segelhandbücher der Deutschen Seewarte ihnen nicht zugänglich seien, da nur sehr wenige von ihnen, darunter meistens Skandinavier oder Holländer so viel deutsch verständen, um von den Büchern Gebrauch machen zu können. Da nun englisch die Gemeinsprache aller seefahrenden Nationen ist, oder doch wenigstens für sie verständlich ist, so wäre folgerichtig in Erwägung zu ziehen, eine Uebersetzung der Bücher ins Englische vornehmen zu lassen und dadurch nicht nur selbst einen pekuniären Erfolg zu erzielen, sondern auch den Seeleuten aller Nationen einen grossen Dienst zu erweisen.

Den englischen Segelhandbüchern fehlt es an systematischer wissenschaftlicher Bearbeitung; sie leiden an mangelhafter Darstellung und können keinen Vergleich mit den deutschen Werken aushalten. Ausserdem sind sie meistens total veraltet und ist nur wenig Aussicht auf Umarbeitung vorhanden; auch sind die Preise ca. 50 pCt. teurer als die deutschen. Selbst vom nationalen Standpunkt wäre es anerkennenswert, auch auf diesem Gebiet bahnbrechend vorzugehen.

Paul Richter
Kapitän des englischen Dampfers »Wilhelm«
Singapore.

* * *

Aus **Punta Arenas** vom 13. April 1902 schreibt uns Herr Kapt. Chr. Jansen, Führer des Kosmos-Dampfers »**Memphis**«:

»Vom Norden kommend beim Ansteuern von Cape Virgins oder der Sarmiento-Bank (Osteinfahrt der Magelhanstrasse) fand ich während mehrerer Reisen, fast immer, auch bei sehr ruhiger See, dass mich mein Kurs zu weit ab (östlicher) brachte. Da vor und in der Nähe der Einfahrt eine ziemlich starke Flut und Ebbe läuft, habe ich diese Versetzung bisher nur auf die Strömung zurückgeführt. Da mir diese aber manchmal zu gross schien und sich auch in der Richtung garnicht änderte, forschte ich nach einer anderen Ursache. Beim Vergleichen des Kurses nach einer anderen Karte mit rechtweisend eingezeichneten Kompassen stellte sich dann ein Unterschied von zwei Grad ein, und habe ich dann gefunden, dass sämtliche Kompasse in der von mir benutzten **Karte** um reichlich **zwei Grad verkehrt** eingezeichnet sind und zwar in der Weise, dass wenn der rechtweisende Kompass hineingezeichnet wird, man reichlich zwei Grad Variation mehr findet, als angegeben ist. Auch die neueste Ausgabe von 1902 enthält denselben Fehler. Es ist die Karte von James Imray & Son, London Nr. 226. East Coast of South America from the River Plate to Magellan-Strait. In einem Etmal von 260 sm den Kurs um zwei Grad verkehrt, giebt 9 sm Versetzung; jedenfalls ein grosser

Fehler auf den ich hiermit aufmerksam machen möchte. Man sieht hieraus, dass man auch in Betreff der Karten nicht vorsichtig genug sein kann, denn dass der angezogene nicht der einzige Fall ist, nach dem Fehler in englischen Karten vorkommen, zeigt die Veröffentlichung in der »Hansa« Nr. 36, Jahrgang 38, wo ein ganz ähnlicher Fehler klar gelegt wird. (Blackhead Cove, Strandung des Dampfers »Dalmar«, Kapt. Miller.)

Helgoland als Ansegelungsobjekt.

Im »Segelhandbuch für die Nordsee«, drittes Heft (dritte Auflage), steht Seite 166:

»Bei nebeligem Wetter ist der unausgesetzte Gebrauch des Lotes zum Ansteuern der Elbe die wichtigste Vorsichtsmassregel. Unter solchen Umständen sollten Schiffe, aus welcher Richtung sie auch kommen mögen, zunächst Helgoland ansteuern, um von hier aus ein sicheres Abgangsbesteck für die Weiterfahrt zu erhalten«.

Diese Anweisung ist mit unendlicher Vorsicht aufzunehmen. Die Befolgung des ersten Satzes derselben ist nicht genug anzuempfehlen; der zweite aber müsste lauten: »Der Versuch, Helgoland bei nebeligem Wetter anloten zu wollen, ist polizeilich verboten!«

Will man bei unsichtigem Wetter etwas ansteuern, so muss man das Lot gebrauchen, — und Helgoland anloten zu wollen ist ein ebenso schwieriges wie gefahrvolles Unterfangen.

Ganz treffend steht ebendaselbst Seite 134*):

»Bei Nebel hingegen oder diesigem, unsichtigen Wetter, unter welchen Verhältnissen man einzig und allein auf das Lot angewiesen ist, bietet das Ansteuern der Insel Helgoland, von Westen kommend, Schwierigkeiten, da hier das Lot wenig Anhalt giebt.«

Das Anloten ist unsicher und wird trotzdem anempfohlen?

Wie hat sich der auf Seite 166 gegebene Rat einzuschleichen vermocht?

Vielleicht waren verschiedene Verfasser mit auseinandergehenden Ansichten tätig; vielleicht wurden teilweise englische Segelanweisungen als Vorlage benutzt.

Die deutschen Segelanweisungen sind anerkannt ganz vorzügliche Werke, aber schliesslich ist jedes menschliche Wissen lückenhaft; der Ruhm der englischen Segelhandbücher kann nicht geschmälert werden.

Englands Seefahrer haben den weitaus grössten Teil des Erdballes vermessen, haben Länder, Küsten, Flüsse und Meere beschrieben. Die Riesensumme von Arbeit, Energie und Intelligenz, die in den englischen Karten und Segelhandbüchern steckt, wird stets bewundernswert bleiben.

*) In der vierten Auflage haben wir diesen Passus nicht gefunden. D. R.

Diese Anweisungen aber sind zu einer Zeit entstanden, als die Schiffahrt noch keine Feuerschiffe und dergl. Hülfseinrichtungen kannte, oder deren heutzutage erreichte Vollkommenheit nicht ahnte. Damals hatten die Seefahrer Zeit genug. Schien ihnen beim Ansegeln des Landes die Sache nicht geheuer, so drehten sie bei und warteten auf günstigere Gelegenheit. Nicht nur das Ziel war von Interesse, sondern auch der Weg. Das hat sich geändert. Jetzt werden rasche Reisen erstrebt und gemacht, weil sie gemacht werden müssen. Vorwärts! vorwärts! — und die Seefahrer haben »Nerven« bekommen.

Es lässt sich vollständig begreifen, dass Kapitäne, die mit der deutschen Bucht nicht vertraut sind, sich ängstlich um Lotsen bemühen. Ein Blick auf die Karte zeigt besonders dem Segelschiffskapitän, dass er in eine Falle fährt, die aus Sänden und Untiefen besteht. Aber übergrosse Vorsicht und veraltete Segelanweisungen führen sie weit ab von der jetzt üblichen Strasse, führen sie in Gegenden wo auch Lotsen bei unsichtigem Wetter kein Besteck mehr halten können und auf ihre Sicherheit bedacht sein müssen, bis sie unter dem alten Felsen, bis sie in der Falle sitzen.

Kein Lotse wird mit einem, von Westen kommendem, nach Jade, Weser oder Elbe bestimmten Schiff erst Helgoland ansteuern oder bei unsichtigem Wetter anloten wollen!

Er wird sich »die Süd« anloten und das Weser- resp. Elbfeuerschiff aufsuchen.

Die mit den Verhältnissen der Bucht vertrauten Kapitäne der zwischen Schottland, Nordengland, Elbe und Weser regelmässig fahrenden Dampfer, für die Helgoland als Ansteuerungsobjekt von ungleich grösserer Bedeutung ist, als für die von Westen kommenden Schiffe, haben in dem Ansteuern dieser Insel bei unsichtigem Wetter schon längst ein Haar gefunden. Sie machen es wie die Lotsen und suchen die Süd auf, weil an Helgoland sich schon mancher die Nase gestossen hat.

Die Spezialisten und Praktiker der deutschen Bucht also, befolgen in Bezug auf das Ansteuern von Weser und Elbe niemals den Rat der Segelanweisungen.

Fremde Seefahrer hingegen, die die dortselbst gegebenen Ratschläge nicht mit dem Massstab der Erfahrung prüfen können, sind gezwungen sich daran zu halten.

Die meisten Schiffsunfälle in der Bucht finden auf Helgoland statt, desshalb ist es die für die Schiffahrt gefährlichste Stelle derselben.

Die Errichtung des neuen Leuchturmes und die baldige Inbetriebstellung eines erstklassigen Feuers ist, wie jeder Fortschritt, mit Freude zu

begrüssen. Ob dieses aber die Gefährlichkeit der dieser Insel vorgelagerten Klippen verringern wird?

Bei nebeligem Wetter wird das neue Feuer so wenig zu sehen sein, wie das alte. Und wenn Schiffe, angelockt durch ihre Segelanweisungen, bei sichtigem Wetter auf die Steine laufen, so wird dieses Faktum nicht durch das beste Feuer verhindert werden können.

Bekanntermassen haben die Strandungen der grossen englischen Segelschiffe bei sichtigem Wetter stattgefunden, sowohl am Tage, wie bei Nacht.

Wenn dergleichen Unfälle vermieden werden sollen, so lässt sich dieses nur dadurch erreichen dass die Anpreisungen Helgolands als Ansegelungsobjekt in den Segelanweisungen gestrichen werden, dass ein anderes, einwandfreies an dessen Stelle gesetzt wird.

Dieses lässt sich durch Auslegung eines Feuerschiffes an geeigneter Stelle erreichen*).

Bekanntermassen lassen sich Feuerschiffe, die ausserdem mit einem kräftigen Nebelsignalapparat versehen sind, unbestritten am besten und gefahrlosesten bei jeder Sorte von Wetter ansteuern.

Würde nun z. B. bei Langeoog auf 54° 2' N Breite und 7° 32' O Länge ein Feuerschiff stationiert, so läge dieses vom Borkum-Feuerschiff O¼N 46 sm, vom Weser-Feuerschiff NW½N 13 sm, vom Elbe-Feuerschiff WNW½W 25 sm und von Helgoland WSW 15 sm entfernt.

Durch Auslegung eines solchen Feuerschiffes würde für den gesamten Schiffsverkehr der deutschen Bucht ein Ansegelungs- sowie Besteckberichtigungsobjekt allerersten Ranges geschaffen.

Es käme allen Schiffen, gleichviel woher oder wohin sie fahren in der Bucht, ob bekannt oder unbekannt, zu statten.

Es läge auf freiem Wasser, mit genügend Seeraum nach allen Seiten nicht allzuweit von Borkum-Feuerschiff und in bequemer Entfernung von den Mündungen der Jade, Weser und Elbe.

Vor einiger Zeit wurde die Auslegung eines Feuerschiffes bei der Wester Till angeregt. Einem Feuerschiff auf Langeoog gegenüber hätte ein solches nur minimalen und lokalen Wert.

Ein Cuxhavener Lotse.

*) Siehe auch das in voriger Nummer veröffentlichte nautische Rundschreiben Punkt 3. D. R.

Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschiffahrt.

Mitgeteilt vom Reichgerichtsrat Dr. Sievers.

7) Schiffskollision, Mangel an Vorsicht beim Ueberholen.

Am 12. Juli 1899 wurde der mit [illegible] Torf beladene Ewer »Margaretha« als er elbaufwärts segelte, in der Nähe von Lühesand von dem Dampfer »Assyria«, der ihn überholen wollte, angerannt und zum Kentern gebracht. Die Schadensklage des Ewers gegen den Reeder der »Assyria« wurde von den hamburgischen Gerichten in zwei Instanzen abgewiesen, vom Reichsgerichte aber für begründet erklärt.

Es war folgendes Sachverhältnis festgestellt worden:

Der Ewer kam aus dem nördlichen Fahrwasser bei Juelssand heraus und hatte bei schwachem nordwestlichem Winde nur mässigen Fortgang. Er hatte die Kreuztonne, bei der sich das nördliche und das südliche Fahrwasser vereinigen, bereits passiert, als die »Assyria«, die aus dem südlichen Fahrwasser aufkam, dort anlangte. In diesem Zeitpunkte hatte die »Assyria« die »Margaretha« an ihrer Steuerbordseite. Sie hatte schon vorher auf etwa 800 m Entfernung durch Signal angezeigt, dass sie ihren Kurs nach Steuerbord richten, den Ewer also an dessen Steuerbordseit passieren werde. Dieses Signal wurde wiederholt, nachdem die Kreuztonne erreicht und der Kurs des Dampfers soweit nach Steuerbord gesetzt worden war, dass sich nunmehr der Ewer eben an Backbord voraus befand. Bei der Weiterfahrt steuerte die »Assyria« einen Kurs, der sie frei an der Steuerbordseite des Ewers hätte vorbeiführen müssen, wenn dieser seinen Kurs beibehalten hätte. Die Entfernung beim Passieren würde mindestens 15 m betragen haben. Dass es doch zur Kollision kam, lag daran, dass der Ewer zu einer Zeit seinen Kurs änderte und der »Assyria« vor den Bug lief, als diese sich schon soweit genähert hatte, dass das sofort angeordnete Rückwärts-Arbeiten der Maschine den Zusammenstoss nicht mehr verhindern konnte. Nach der Annahme des Oberlandesgerichts erklärt sich die Kursänderung des Ewers damit, dass von ihm aus die Annäherung der »Assyria« den Eindruck erweckt habe, als fahre der Dampfer gerade auf den Ewer los, und dass der Kläger in seiner dadurch hervorgerufenen Aufregung und Angst das Steuer losgelassen habe, worauf dann das Fahrzeug in den Wind gelaufen sei.

Bei der Beurteilung dieses Sachverhalts hatte das Oberlandesgericht folgendes erwogen. Dem Dampfer habe es freigestanden, zu wählen, ob er den Ewer auf der Nord- oder auf der Südseite passiren wollte. Man habe sich für die Südseite entschieden, weil dort die grössere Fahrwassertiefe vorhanden gewesen sei, und habe diese Fahrtrichtung durch Signale wiederholt angezeigt. Der Dampfer habe deshalb darauf rechnen dürfen, dass der Ewer seinen Kurs stetig beibehalten werde. Es sei dem Dampfer auch daraus kein Vorwurf zu

machen, dass er einen Kurs eingeschlagen habe, der sehr nahe am Ewer vorbei führte und bei diesem den Eindruck hervorrufen konnte, als fahre der Dampfer gerade auf ihn los; denn der Dampfer habe nicht weiter nach Steuerbord ausweichen können, ohne in die Gefahr zu kommen, auf Grund zu geraten, und der Ewer habe sich darauf verlassen müssen, dass der Dampfer einen freiführenden Kurs halte. Deshalb habe auch für die »Assyria« keine Veranlassung vorgelegen, ihre Fahrt zu mindern.

Das Reichsgericht hat hierin eine unrichtige Bemessung der Pflichten erblickt, die dem Dampfer gegen das überholte kleine Segelschiff oblagen. Es führt in dieser Beziehung folgendes aus:

»Richtig ist, dass die »Assyria«, welche dem vorausgesegelnden Ewer aus dem Wege zu gehen hatte (Artikel 20, 23 der Kaiserlichen Verordnung), an sich die freie Wahl hatte, ob sie nördlich oder südlich an dem Ewer vorbei fahren wollte. Zog sie mit Rücksicht auf die grössere Wassertiefe den südlichen Weg vor, so lag es ihr ob, zu prüfen, ob sie dort den Ewer, dessen Kurs sie vor Augen hatte, ohne Gefahr des Zusammenstosses passiren konnte. Führte diese Prüfung zu dem Ergebniss, dass der einzuschlagende Kurs sehr nahe an dem Ewer vorüber führen müsse, weil ein weiteres Ausweichen nach Süden wegen der nahen Untiefe des Fahrwassers nicht tunlich war, so musste auch erwogen werden, ob eine so grosse Annäherung an den Ewer Gefahr drohte. In dieser Beziehung konnte in Betracht kommen, dass die Navigation eines Segelschiffes wegen der Abhängigkeit von dem Wechsel des Windes, von Strömungen und sonstigen Zufälligkeiten stets unsicher ist, so dass auf einen absolut geraden Kurs desselben nicht zu rechnen ist. Es war ferner die Einwirkung der durch einen schnell fahrenden grossen Dampfer erzeugten Bugwelle und des nachfolgenden Sogs auf das kleine Segelfahrzeug in Betracht zu ziehen. Endlich aber war zu erwägen, ob erwartet werden könne, dass der Führer des Ewers trotz der gefahrdrohenden Annäherung des Dampfers so viel Kaltblütigkeit und Geistesgegenwart bewahren werde, um trotzdem seinen Kurs beizubehalten. Das Berufungsgericht meint, ein Passieren von Schiffen auf etwa 15 m, oft auf noch geringere Entfernung, sei nicht selten geboten, und die Führer der kleinen Segler müssten sich in solchen Fällen trotz des drohenden Anscheins darauf verlassen, dass der Dampfer seine Pflicht tue. Es kann zugegeben werden, dass bei Schiffsbewegungen im Hafen eine grosse Annäherung der verschiedenen Fahrzeuge unvermeidlich ist, und dass dabei beide Teile von einander die grösste Sorgfalt zur Vermeidung von Unfällen erwarten dürfen, und ihrerseits demgemäss handeln müssen. Es mag sein, dass auch im freien Wasser ein sehr besonnener und kaltblütiger Mann bei gefahrdrohender Annäherung eines fremden Schiffes bis zum letzten Augenblicke seine Ruhe behalten und darauf rechnen wird, dass, wenn er die bestehenden Vorschriften befolge, sein Gegenpart ebenso handeln werde. Daraus folgt aber nicht, dass den Führer eines grossen Dampfers kein Verschulden trifft, wenn er ein kleines Segelschiff unter solchen Umständen zu überholen versucht, welche ein ganz besonderes Mass von Ruhe und Besonnenheit bei dessen Führer erfordern, wenn das Passieren glücklich verlaufen soll. Vielmehr ist es eine Ueberspannung des Durchschnittsmasses der an einen Führer zu stellenden Anforderungen, wenn man ihm zumutet, unentwegt bis zum letzten Augenblicke seinen Kurs zu halten, wenn ein grosser Dampfer mit bedeutender Geschwindigkeit sich ihm in solcher Richtung nähert, dass er den Ewer direkt zu überfahren scheint. Der gewaltige Eindruck einer derartigen Annäherung eines mächtigen Schiffskörpers ist geeignet, bei dem Führer eines kleinen Seglers von gewöhnlicher Erfahrung und Geisteskraft eine derartige Unruhe und Bestürzung hervor zu rufen, dass von ihm ein besonnenes und überlegtes Verhalten nicht mehr zu erwarten ist. Deshalb enthielt es eine Fahrlässigkeit, wenn die »Assyria« den südlichen Kurs einschlug, der sie in grosser Nähe des voraus segelnden Ewers bringen musste, ohne mit der Möglichkeit zu rechnen, dass der Führer des Ewers bei der gefahrdrohenden Annäherung des Dampfers aus Furcht und Bestürzung irgend ein vielleicht ganz verkehrtes Manöver ausführen werde. Die Pflicht des überholenden Schiffes, dem überholten Schiffe aus dem Wege zu gehen, wird verletzt, wenn das letztere Schiff durch die Manöver des überholenden in eine schwierige Lage versetzt wird. Eine solche Lage trat im vorliegenden Falle insofern ein, als in dem Führer des Ewers durch die grosse Annäherung des Dampfers der Eindruck erweckt wurde, sein Fahrzeug werde überfahren werden.

Das sich hieraus ergebende Verschulden der Führung der »Assyria« wird dadurch nicht beseitigt, dass der Dampfer nach der Südseite nicht weiter ausweichen konnte, ohne befürchten zu müssen, auf Grund zu geraten. Die Gestaltung des Fahrwassers musste bei der Wahl des einzuschlagenden Kurses von vorn herein in Erwägung gezogen werden. Bedingten die örtlichen Verhältnisse beim südlichen Kurse eine gefahrdrohende Annäherung an den Ewer, so hätte der nördliche Kurs eingeschlagen, oder die Fahrt der »Assyria« so lange gemindert werden müssen, bis die Gestaltung des Fahrwassers ein gefahrloses Passieren des Ewers an der Südseite gestattete. In keinem Falle rechtfertigte die Rücksicht auf die eigene Sicherheit, oder auf eine geringe Verzögerung der Reise die Gefährdung des fremden Schiffes, so lange Mittel und Wege offen standen, jede Gefahr zu vermeiden.

Hieraus folgt, dass das Berufungsgericht mit Unrecht jedes Verschulden der Führung der »Assyria« verneint hat, und da die ursächliche Bedeutung des aus dem festgestellten Sachverhalte her zu leitenden Verschuldens der »Assyria« für den Zusammenstoss sich ohne weiteres ergiebt, so rechtfertigt sich die Aufhebung des Berufungsurteils. Einer Zurückverweisung der Sache an das Berufungsgericht bedurfte es jedoch nicht, denn dieselben Gründe, aus denen das schuldhafte Verhalten der »Assyria« folgt, führen auch dahin, dass dieser Dampfer allein die Verantwortung für den Zusammenstoss zu tragen hat. Ist der Ewer dadurch vor den Bug des Dampfers gerathen, dass der Kläger in der Angst und Bestürzung wegen der gefahrdrohenden Annäherung der »Assyria«, das Steuer losgelassen hat, und ist eine Situation dieser Art geeignet, einen Ewerführer von gewöhnlichen Eigenschaften so in Bestürzung zu versetzen, dass von ihm besonnenes Handeln nicht mehr erwartet werden kann, so ist auch dem Kläger seine Handlungsweise nicht als Verschulden zuzurechnen, vielmehr trägt die Schuld hierfür allein die Führung der »Assyria«, welche den Kläger durch ihr Vorgehen in jenen Zustand der Bestürzung versetzt hat. Es konnte deshalb, ohne dass noch weitere tatsächliche Aufklärungen erforderlich waren, schon jetzt der Anspruch des Klägers seinem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt werden.«

Urteil des I. Ziv.-Sen. vom 5. April in Sachen Rademacher contra Packetfahrt. Rep. I. 420/01.

Die neuen seerechtlichen Gesetze.

a) Die neue Seemannsordnung.

(Fortsetzung.)

Auf See gehen, abgesehen von dringendem Schiffsdienst, (§ 36) Decks- und Maschinenmannschaft Wache um Wache; die ablösende Maschinenwache ist vorher zum Aschehieven verpflichtet. Diese Vorschriften gelten nicht für Fahrten von nicht mehr als zehnstündiger Dauer. Hochseefischereifahrzeuge kommen nach § 135 hierbei nicht in Betracht. In transatlantischer Fahrt ist für das Maschinenpersonal das Dreiwachensystem eingeführt, für die übrigen Personen bestimmt der Bundesrat, wann und ob mehr als zwei Wachen zu gehen sind.

Dass Sonn- und Festtagsarbeit (§ 37) im Hafen und auf der Reede bezahlt werden muss, ist schon gesagt. Der Abs. 2 dieses Paragraphen geht aber noch weiter, er verbietet dem Kapitän bei Strafe von 150 ℳ oder Haft (§ 114), dem Reeder (§ 118) bei Strafe bis zu 300 ℳ oder Haft innerhalb des Reichsgebiets das Löschen und Laden und gestattet es nur den Schiffen mit Kaiserlich Deutscher Post und deren Tendern sowie nach § 138 auch den Hochseefischereifahrzeugen. In Notfällen sollen durch die Zentralbehörde des Bundesstaates Ausnahmen gewährt werden dürfen.

Auf See darf vom Schiffsmann an Sonn- und Festtagen (§ 38) nur die allernotwendigste Dienstleistung verlangt werden, zu dieser gehören Bedienung des Schiffes und der Maschine, Segeltrocknen, Bootsdienst, Koch- und Stewardsarbeiten. Seeschlepper und Bergungsfahrzeuge werden von dieser Bestimmung nach § 135 nicht betroffen.

Sowohl im Hafen und auf der Reede (§ 37) wie auf See (§ 38) muss dem Schiffsmann an Sonn- und Festtagen Gelegenheit zur Teilnahme am Gottesdienst seiner Konfession gegeben werden. Wird diese Gelegenheit verweigert, dann verfällt der Kapitän nach § 114 in eine Strafe bis zu 150 ℳ oder Haft, der Reeder nach § 118 in eine Strafe bis zu 300 ℳ oder Haft.

Der § 39, welcher erklärt, dass unter Festtagen im Inlande die von der Landesregierung bestimmten, im Auslande die im Heimatshafen gebräuchlichen gelten, enthält einen Schlusssatz mit recht dehnbarer Bestimmung. »Im Sinne des § 37 Abs. 4 (wonach dem Schiffsmann, wenn nicht dringende Gründe entgegenstehen, Gelegenheit zur kirchlichen Andacht und hierzu Urlaub gegeben werden soll) gelten als Festtage im Auslande auch die kirchlich gebotenen Festtage des Liegeorts«. — Man merkt hier den Einfluss des Zentrums. Einem Schiff mit vorwiegend katholischer Besatzung in dem Hafen eines Landes mit katholischer Religion können aus dieser Bestimmung grosse Unzuträglichkeiten erwachsen.

§ 41 deckt sich mit § 32 der alten Seemannsordnung, § 42 im wesentlichen auch mit § 33, nur ist der Schiffsmann, was früher nicht der Fall war, zum Fordern einer Vorschusszahlung für etwaige Versäumnis-, Reise- und Verpflegungskosten aus Anlass der Verklarung berechtigt.

Im § 43 (34) ist die Bestimmung, wonach der Schiffsmann eine vom Kapitän unterzeichnete Abschrift der Journaleintragung (wenn er degradiert wird) verlangen kann, ebenso neu, wie das Recht des Schiffsmannes, der das nächste Seemannsamt als Richter über die getroffene Anordnung des Kapitäns anrufen darf.

Die Heuer ist, (§ 44) falls der Dienstantritt nicht vorher erfolgt ist, vom Tage der Anmusterung zu zahlen; die Reisezeit zur Erreichung des Meldeorts gilt als Dienstzeit.

Während unter dem heutigen Gesetz (§ 36 Abs. 2) dem Schiffsmann erst nach sechsmonatiger Dienstzeit das Recht eingeräumt wird, die Hälfte der bis dahin verdienten Heuer zu fordern, ist diese Dauer im § 45 auf drei Monate herabgesetzt; dasselbe wiederholt sich nach weiteren [illegible] Anheuerung auf Zeit, hat der Schiffsmann bei [illegible] Hafen der Ausreise auf die bis dahin verdiente Heu[illegible].

§ 46 enthält bisher unbekannte aber sehr passe[illegible] Vorschriften darüber wie, wo, wann und von wem dem Schiffsmann nach Beendigung seines Dienstverhältnisses das Heuerguthaben auszuzahlen ist. Zuwiderhandlungen sind für den Kapitän nach § 114 mit 150 ℳ Strafe verbunden.

§ 47 gleich § 37 alt.

§ 48 gewährt als Zusatz zum alten § 38 dem Reeder das Recht, die Zahlbarkeit der Anweisungen bei Vorschusszahlungen an die Bedingung zu knüpfen, dass sich der Schiffsmann bei der Abfahrt des Schiffes an Bord befindet. Im übrigen muss die Anweisung unbedingt und auf Sicht gestellt sein. Zuwiderhandlungen kosten dem Kapitän nach § 114 bis zu 150 ℳ oder Haft.

§ 49 (§ 39), der sich mit dem Abrechnungsbuch beschäftigt, verpflichtet ausser zu den bekannten Eintragungen über Vorschuss- und Abschlagszahlungen, auch zur Angabe der Zahl geleisteter Ueberstunden, die wöchentlich oder einen Tag nach dem Abgangstage aus dem Hafen zu vermerken sind, und ferner vor der Abmusterung zur Feststellung des Gesamtguthabens. Wird diesen Bestimmungen nicht gefolgt, dann verfällt der Kapitän nach § 114 in eine Geldstrafe bis zu 150 ℳ oder Haft.

§ 50 (40) verpflichtet den Kapitän bei Verminderung der Mannschaft zu ihrer Ergänzung, »wenn eine Verminderung der Arbeitsanforderungen nicht in Aussicht steht.« Unterbleibt diese Ergänzung, dann ist der Kapitän bis zu 150 ℳ oder Haft straffällig. Ohne Ergänzung sind die gesparten Heuergelder unter die Schiffsleute (nach dem Verhältnis ihrer Heuer) desjenigen Dienstzweiges zu verteilen, denen durch die Verminderung eine Mehrarbeit erwachsen ist. Mannschaftsverringerung durch Desertion, sofern die Effekten des Entwichenen mitgenommen sind, ist mit Heuerverteilung nicht verbunden.

Wird (§ 51) ein Schiffsmann bei Abfahrt des Schiffes vermisst, dann ist das nächste Seemannsamt davon in Kenntnis zu setzen.

§ 52 (41), der Bestimmungen über die Erhöhung der Heuer nach einer mehrjährigen Dienstzeit enthält, besagt, dass der Leichtmatrose nicht wie bisher nach Beginn des dritten sondern schon nach Beginn des zweiten Jahres die in der Musterrolle bestimmte Heuer des Vollmatrosen erhält; die Steigerung um ein Fünftel dieser Heuer erfolgt mit Beginn des vierten Jahres.

§ 54 (43) erklärt, dass dem Schiffsmann Beköstigung oder eine entsprechende Geldentschädigung gebührt, vom Dienstantritt bis zur Abmusterung, jedoch nur bis zur Beendigung des Dienstverhältnisses, wenn die Abmusterung ohne Verzögerung der Reise unausführbar ist. Dieselbe Bestimmung gilt auch im § 55, (44) der sich mit dem Logisraum der Schiffsmannschaft beschäftigt. Die Speiserolle wird (§ 56 [45]) nach dem örtlichen Recht des Heimats- oder Registerhafens bestimmt, die Grösse und Einrichtung des Logisraumes entbeschliesst der Bundesrat. Handelt der Reeder diesen Beschlüssen zuwider, dann verfällt er nach § 117 in eine Geldstrafe bis zu 1000 ℳ oder Gefängnis bis zu einem Jahre.

Ist aus irgend einem Grunde eine Kürzung der Rationen oder eine Aenderung in der Wahl der Speisen und Getränke eingetreten, dann gebührt dem Schiffsmann nach § 57 (46) in jedem Falle eine den erlittenen Entbehrungen entsprechende Vergütung, über deren Höhe das abzumusternde Seemannsamt unter Vorbehalt des Rechtsweges entscheidet.

Unterlässt der Kapitän, wenn bei einem Seemannsamt eingereichte Beschwerden der Mannschaft über die Seefähigkeit oder Verproviantirung des Schiffes nach Untersuchung von Sachverständigen begründet waren, den Anordnungen des Seemannsamtes auf Abhilfe Folge zu leisten, dann kann auch

§ 58 (47) jeder Schiffsoffizier und Schiffsmann seine Entlassung nebst freier Zurückbeförderung nach dem Hafen der Ausreise und einen Monat extra Heuer verlangen.

Die Fürsorgepflicht des Reeders einem erkrankten oder verletzten Schiffsmann gegenüber, dauert nach § 59 (48), wenn der Kranke die Reise nicht angetreten hat, oder wenn die Reise angetreten war nach dem Verlassen des Schiffes in einem deutschen Hafen drei Monate, dagegen sechs Monate nach dem Verlassen des Schiffes in einem anderen Hafen. Im Falle einer Verletzung geht die Verpflichtung des Reeders auf die See-Berufsgenossenschaft über, soweit diese die Fürsorge übernimmt. Die Berechtigung des Reeders, den Schiffsmann in einer Krankenanstalt zu heilen, gilt nur innerhalb des Reichsgebiets, ausserhalb desselben hängt die Ueberführung in ein Krankenhaus eines deutschen Hafens von der Einwilligung des Schiffsmannes, des behandelnden Arztes oder des Seemannsamtes ab. Die Fürsorgepflicht dauert vom Zeitpunkt der Aufnahme in eine Krankenanstalt drei Monate. Der Schiffsmann verliert diesen Anspruch, wenn er sich »der Heilbehandlung ohne berechtigten Grund entzieht und hierdurch nach ärztlichem Gutachten die Heilung vereitelt oder wesentlich erschwert hat.« Dem Schiffsmann gebührt, falls er nicht mit dem Schiffe nach dem Ausreisehafen zurückkehrt, freie Zurückbeförderung oder eine entsprechende Vergütung.

Im Anschluss hieran empfiehlt es sich, gleich festzustellen, dass die Verpflichtung des Reeders gegenüber einem erkrankten oder verletzten Kapitän (Handelsgesetzbuch § 553) wenig von der gegenüber dem Schiffsmann abweicht. Nur hinsichtlich des Ortes ist dem Kapitän, welcher verheiratet ist, oder eine eigene Haushaltung hat, eine Wahl zwischen der Krankenanstalt und dem eigenen Haushalt gestattet. Ist dagegen die Krankheit ansteckend oder stellt ihre Art Anforderungen an die Behandlung oder Verpflegung, denen in der Familie des Erkrankten oder Verletzten nicht genügt werden kann oder erfordert der Zustand des Kapitäns eine fortgesetzte Beobachtung, dann erfolgt die Ueberführung in eine Krankenanstalt.

§ 60, der neu ist, giebt Aufschluss über die Rechte eines erkrankten Schiffsmannes hinsichtlich seiner Rückbeförderung, wenn der Hafen der Ausreise ausserhalb des Reichsgebietes liegt und die Anheuerung in einem deutschen Hafen stattfand. Gewährt der Reeder innerhalb einer bestimmten vom Seemannsamt gestellten Frist die freie Zurückbeförderung nicht, oder ist er hierzu wegen Abwesenheit ausser Stande, dann kann auf Antrag des Schiffsmanns das Seemannsamt an Stelle des vertragsmässig bestimmten Rückbeförderungshafens einen anderen bezeichnen, — vorausgesetzt, dass dem Reeder durch eine derartige Massnahme keine höheren Kosten erwachsen.

§ 61 (49). Ueber den Fortbezug der Heuer eines erkrankten oder verletzten Schiffsmannes sind ausser den früheren insofern neue Bestimmungen getroffen, als an seine Angehörigen, wenn der Erkrankte deren Unterhalt bisher ganz oder überwiegend bestritten hat, ein Viertel der Heuer zur Auszahlung gelangt. Meinungsverschiedenheiten über die Höhe einer Belohnung, zu der ein Schiffsmann berechtigt ist, wenn er sich bei der Verteidigung des Schiffes eine Verletzung zugezogen hat, schlichtet vorläufig das Seemannsamt.

Nach § 62 (50) verliert der Schiffsmann den in den §§ 59—61 ihm gewährten Anspruch auf Heilbehandlung etc., wenn er sich eine Erkrankung durch eine strafbare Handlung zugezogen hat oder wenn er den Dienst ohne gesetzliche Berechtigung verlässt — er bleibt aber, im Gegensatz zur alten Seemannsordnung, in deren Genuss, wenn er mit einer geschlechtlichen Krankheit behaftet war.

§ 63 giebt dem Kapitän Anweisungen über den Verbleib der Sachen und des Heuerguthabens eines Schiffsmannes, der wegen Erkrankung oder Verletzung am Lande zurückgelassen ist. Kommt der Kapitän diesen Bestimmungen nicht nach, dann verfällt er nach § 114 in eine Geldstrafe bis zu 150 ℳ oder Haft.

(Fortsetzung folgt.)

Tätigkeit der deutschen Seemannsmission im Jahre 1901.

Zur Kenntnisnahme sind uns in freundlicher Weise Berichte über die Tätigkeit der deutschen Seemannsmission zugegangen; aus Hamburg, Geestemünde und Genua.

Dem Jahresbericht des Vereins für deutsche Seemannsmission in Hamburg entnehmen wir:

»Ausser den monatlichen Vorstandssitzungen fanden zwei Vereinsversammlungen statt. Der wesentliche Inhalt aller Verhandlungen war die Bemühung um die Gewinnung eines längst erwünschten und dringend notwendigen eigenen Hauses für unsere Arbeit. Wenn — wie zu hoffen ist — der nächstjährige Bericht über ein positives Ergebnis dieser umständlichen und sehr eingehenden Verhandlungen Meldung geben kann, so wirds alsdann Zeit sein, allen Freunden den Verlauf dieser schwierigen Angelegenheit genauer darzulegen. Für jetzt nur die Versicherung, dass unser Vorstand sich mit grösstem Eifer der Sache angenommen hat und dass die Aussichten z. Zt. nicht ungünstig sind. Obwohl wir aus guten Gründen es uns versagen müssen, Einzelheiten anzugeben, bitten wir unsere Freunde an allen Orten doch herzlich, nicht müde zu werden und sich mit dem Berichterstatter in der Geduld zu üben. Endlich wird doch auch in Hamburg die kirchliche Versorgung der Seeleute, die bereits vor 150 Jahren ein anerkannter Bestandteil des Gesamtkirchenlebens dieser Handelsmetropole war, wieder so gestellt sein, wie es das allgemeine Bedürfnis und unser berechtigter Lokalpatriotismus verlangen.

Die Schiffsbesuche, deren Unkosten uns die Direktion der Hafendampfschiffahrtsgesellschaft in liebenswürdigster Weise zur Hälfte mit 50 ℳ vergütete, führten uns täglich auf durchweg zwei Seeschiffe und haben allen Mitarbeitern den Eindruck gegeben, dass der deutsche Seemannsstand immer mehr Anerkennung für unsere Absichten und Arbeit hat und einsieht, dass wir im Gegensatz zu vielen »Seemannsfreunden« nach dem Schriftwort tun: »Ich suche nicht das Eure, sondern Euch!« Demgemäss ist der auch immerhin vorhandene Widerspruch zumeist in angemessene Form gekleidet. Vermutlich wird diese Besserung in der Aufnahme an Bord zu einem Teil der treuen Seemannsmissions-Arbeit im Ausland, zum andern Teil der Aufklärung durch unser von P. Büttner-Bremerhaven so trefflich redigiertes Seemannsblatt »Der rechte Kurs« zuzuschreiben sein. Endlich trägt doch auch die unermüdliche Ausdauer, mit der diesseits die Schiffe besucht sind, so selten immerhin auch das einzelne Schiff bearbeitet werden kann, dazu bei, Klarheit über unsere Sache zu verbreiten.

Dem freilich arbeitet zu unserm Bedauern der Seemannsverband unentwegt entgegen. Es scheint bei den Leitern der Gewerkschaft die Absicht zu bestehen, unseren Seeleuten das Vertrauen zu jeglicher Instanz im Himmel und auf Erden ausser zur Organisation zu rauben. An dieser wesentlich feindlichen Haltung haben auch die Worte, die der Berichterstatter auf dem Verbandstage zu den Vertretern der Seeleute sagen durfte, nichts geändert. Im Gegenteil scheint es fast so, als ob unsere unabhängige, nach Oben und Unten neutrale Haltung besonders unangenehm empfunden wird, vielleicht, weil es den Seeleuten immer klarer wird, dass sich das Christentum mit dem Vorwärtsstreben wohl verträgt, ja dasselbe fördert.

Unsere Schriftenverbreitung und Kolportage wurde fleissig betrieben, viele gute Bücher und Zeitschriften wurden uns von allen Seiten aus dem Vaterlande — verhältnismässig wenig aber aus Hamburg — überwiesen. Dass indessen auch diese Arbeit ihre Aufgabe nicht noch umfassender lösen kann, liegt wiederum lediglich an dem Mangel an ausreichenden Räumen und einer genügenden Centrale am Hafen.

Der Verkehr im Lesesaal war überaus lebhaft. Es trugen sich 2083 in die Liste der Besucher ein, 506 mehr als im Vor-

jahre. Nicht selten ist jeder Platz des Saales besetzt. Diese Zunahme ist wohl zurückzuführen auf die grosse Vermehrung der aufliegenden Zeitungen und Zeitschriften, deren jetzt über 130 sind.

Es sei noch ein Wort über unser Seemannsheim hinzugefügt. Nachdem dort im Jahre 1900 die Zahl der logierenden Seeleute auf 1053 gestiegen war, erlitt die Arbeit im vergangenen Jahre eine Störung durch einen nötig gewordenen Umzug nach St. Pauli, Paulinenstrasse 12. Die Schwierigkeiten jedoch, die aus der anfänglichen Verweigerung der Betriebskonzession entstanden, sind nun völlig überwunden. Das Vertrauen der Seeleute ist dem Heim auch in seinen neuen Räumen geblieben und der Zudrang von Gästen ein steigender.

Reimers, Seemannspastor.

Der Geschäftsbericht über das Seemannsheim und Heuerbureau der deutschen Seemannsmission am Fischereihafen Geestemünde enthält u. A.:

»Für 43 Dampfer sind im laufenden Jahre die Heuergeschäfte besorgt. Unser Bestreben war wie früher, möglichst tüchtige und stetige Leute auf die Fischdampfer anzuheuern, und ist auch nicht ganz ohne Erfolg gewesen. Das bedeutet für unsere Seeleute eine Ersparnis an Heuergebühren und hat für unsere Reeder den Vorteil, dass sie tüchtige, eingefahrene Leute an Bord ihrer Schiffe wissen.

Auch in diesem Jahre legte das Heuerbureau die Musterungsgebühren und Löhne der Fischer, die vor Monatsschluss abmustern wollten, für die Reedereien bei monatlicher Abrechnung mit diesen aus, und nahm dadurch Kapitänen wie Reedereien weitläufige Rechnungen und Auszahlungen ab. Es sind so ausgelegt:

An Musterungsgebühren	Mk.	3326.25
An Seemannslöhnen	„	68039.58
zusammen	Mk.	71365.83

Das Seemannsheim war im allgemeinen gut besucht. Es logirten in ihm 959 Seeleute in 3497 Tagen; und zwar waren von unseren Seeleuten: 227 Ostfriesen, 55 Oldenburger, 83 Pommern, 401 Preussen, 185 Westfalen u. s. w. 47 Seeleute konnten vor ihrem ersten Nachtlogis sofort in Stellung treten.

Oft war das Heim überfüllt, so dass die Säle noch mit Betten versehen werden mussten. Das Lesezimmer bildete den Zentralverkehr unserer Fischer. Hier wurden im Anfang des Jahres auch die bekannten vom Deutschen Seefischerei-Verein veranstalteten und von den hiesigen Reedern unterstützten Unterrichts- und Samariterkurse über Meeresleben, Fischkunde, Fischereiwesen, seemännische Rechts-, Versicherungs- und Fürsorgeverhältnisse und erste Hülfsleistung bei Unfällen etc. von den Herren Dr. Mayer, Dr. Bohls, Kreissekretär Müller und Hafenmeister Duge gehalten. Die Vorträge wurden zum Teil wiederum erläutert durch Lichtbilder. Da das Lesezimmer für den wachsenden Verkehr sich schon lange als zu klein erwiesen hatte, richtete uns die Fischereihafen-Betriebsgenossenschaft in dankenswertem Entgegenkommen auf unsere Bitte aus 2 neben dem Lesezimmer liegenden Zimmern noch einen kleinen Saal her.

Bisher war schon einige Male versucht, unsere Fischer auch regelmässig kirchlich zu versorgen, aber der Mangel an Platz hatte jedes Mal die Versuche scheitern lassen. Mit Einrichtung des neuen Saales machten wir einen neuen Versuch, der bisher wohl gelungen ist. Es nahmen immer eine nicht unbeträchliche Zahl Seeleute an unsern Gottesdiensten teil. Und zu Weihnachten war trotz der Erweiterung kaum Raum genug für die mit uns Feiernden. Hoffen wir, dass die Zahl der Teilnehmer an unseren Gottesdiensten stets wächst und auch der innere Segen für unsere lieben Seeleute nicht ausbleibt!

Auf die Sicherung der Seemannslöhne wurde wie früher eifrigst Bedacht genommen. Es sind uns übergeben ℳ 86433, davon in Sparcassen gelegt ℳ 24420, heimgesandt ℳ 62013.

Zur Erhaltung des Heuerbureaus haben die Beiträge unserer Reedereien wesentlich beigetragen. Es sei ihnen darum auch an dieser Stelle nochmals herzlichst sowohl für das Vertrauen, das sie uns durch Ueberweisung ihrer Dampfer unserem Heuerbureau gezeigt haben, wie für die tatkräftige Unterstützung, die sie uns durch jene Beiträge haben zu teil werden lassen, gedankt.«

Hafenmeister Duge. Seemannspastor Körner

Aus dem neunten Jahresberichte über die Deutsche evangelische Seemannsmission im Hafen von Genua entnehmen wir:

»Der Kreis christlicher Gönner und Freunde, welcher die Bestrebungen der deutschen evangelischen Seemannsmission seit Jahren mit liebevoller Teilnahme begleitet und tatkräftig unterstützt, hat nicht nachgelassen, unseres Werkes im Hafen von Genua freundlich zu gedenken; auch ist die Teilnahme für dasselbe in den weiteren Kreisen des deutschen Vaterlandes, welche die Erstarkung und Ausbreitung der überseeischen Unternehmungen neuester Zeit wünschen und befördern, in spürbarer Zunahme begriffen. Als ein erfreuliches Zeichen können wir anführen, dass — nachdem im Jahre zuvor Seine Majestät der Kaiser unsere Bestrebungen durch eine beträchtliche Zuwendung unterstützt hatte — im Jahre 1901 eine Anzahl deutscher Fürsten der an sie gerichteten Bitte um freundliche Gewährung freier Beiträge in huldvollster Weise entsprochen hat.

Immerhin aber bedarf es fortwährender Bemühungen, um das Verständnis für die Notwendigkeit und Heilsamkeit christlich-humaner Fürsorge für unsere seefahrende Bevölkerung auszubilden und zu vertiefen. Es handelt sich darum, den grossen Gefahren entgegen zu arbeiten, welche für die sittliche Lebenshaltung junger Leute der Aufenthalt in fernen fremden Ländern und Hafenstädten erfahrungsgemäss mit sich bringt. Wir dürfen unsere jungen, unerfahrenen, nach Abenteuern ausschauenden Seeleute nicht der Ausbeutung spekulativer Herbergsväter überlassen; wir müssen ihnen zeigen, dass es auch im Auslande deutsche, christliche Treue und Fürsorge giebt, durch welche sie bewahrt werden vor schweren Schädigungen des Leibes und der Seele, und durch welche gleichzeitig ihr Geistes- und Gemütsleben, welches sonst wenig Nahrung findet, befriedigt und gehoben wird. Wird dieser Teil des sittlich-religiösen Volkslebens im Eifer für neue geschäftliche Unternehmungen und finanzielle Erfolge übersehen und vernachlässigt, so erwachsen daraus schwere Gefahren für alle beteiligten Kreise. Es gehört zu den von uns übernommenen Aufgaben, das Verständnis hierfür auszubreiten, und die Beteiligung der weitesten Kreise im deutschen Vaterlande wachzurufen!

An unserm geringen Teile konnten wir auch im abgelaufenen Jahr an der Bekämpfung dieser Gefahren arbeiten — getragen und ermutigt durch die Beihilfe staatlicher und kirchlicher Behörden, grösserer und kleinerer Vereine und Gemeinschaften, sowie einzelner Gönner und Freunde.

Ein Blick in den Arbeitsbericht des Seemannspastors wird unsere Gönner und Freunde überzeugen, dass wir in dieser Hinsicht nicht zu klagen, sondern zu danken haben, ja, dass wir ohne Frage von einem stetigen und gehenden Fortschritt auf der betretenen Bahn reden können, welcher uns ermutigt, die noch vorhandenen Schwierigkeiten in der äusseren Organisation unserer Tätigkeit erfolgreich zu überwinden.

Um die bestehenden Schwierigkeiten in der äusseren Organisation unserer Tätigkeit erfolgreich überwinden zu können, ist in erster Linie ein eigenes Heim erforderlich. Die wiederholt geschilderten Uebelstände der bisherigen Einrichtung sind auf die Dauer unerträglich. Fortdauernd sind wir bemüht gewesen, die Mittel zu beschaffen, welche zu ihrer Beseitigung erforderlich sind; der Erfolg hat nicht gefehlt, denn wir konnten aus den uns dargereichten Gaben im Jahre 1901 den Betrag von ℳ 5000 in deutscher Reichsanleihe zurücklegen und

Vermehrung des zur Beschaffung des eigenen Heims bestimmten Fonds. Dieser hat dadurch eine Höhe von 20 000 ℳ (3 % Reichsanleihe) erreicht. Der Tag ist hoffentlich nicht fern, an welchem wir die Hand auf ein passendes Haus legen können, über welches wir dann frei verfügen dürfen.

Schliesslich möchten wir unseren Gönnern und Freunden noch die Bitte aussprechen, dass sie uns tunlichst dazu helfen mögen, einen grösseren Kreis von Interessenten zu sammeln, welche gesonnen sind, regelmässige Jahresbeiträge für das Seemannsheim in Genua beizusteuern — ohne sich ausdrücklich hierzu verbindlich zu machen. Die Schwierigkeit bei der Sammlung der Beiträge in weiteren Kreisen liegt darin, dass wir laut unseres Statuts nicht in der Lage sind, einen festen Verein mit Beitrag zahlenden Mitgliedern zu bilden, und dass es anderseits dem Seemannspastor auf seinen Kollekten-Reisen nicht möglich ist, bei dem grösseren Kreis der einzelnen Geber vorzusprechen, um — wie solches bei vielen anderen ähnlichen Unternehmungen üblich ist — die zugedachten Liebesgaben persönlich in Empfang zu nehmen. Ein willkommener Einsatz für diese Lücke würde in der Bildung eines zuverlässigen Kreises von Freunden erwachsen, welche Jahresbeiträge zeichnen und spenden, ohne dazu durch besondere und ausdrückliche Aufforderung angeregt zu werden. Unsrerseits können und wollen wir dazu mitwirken durch die Errichtung des im Statut vorgesehenen Beirats, welche bisher noch nicht erfolgt ist. Wir hoffen im nächsten Bericht ausführliche Mitteilungen machen zu können.«

Stapelläufe von deutschen und britischen Werften (April 1902).

	Grössenverhältnisse	Raumgehalt	Auftraggeber	Erbauer	Name des Schiffes	Classif.-Ges.
			a) deutsche Werften.			
S	—	—	Eine Firma in Papenburg	A. Beckmann, Papenburg	Katharina	
FD	—	—	Deutsche Levante-Linie, Hamburg	Neptun-Werft, Rostock	Volos	G
.	95m×14m8.5m	4400 T.Trf.	Norddeutscher Lloyd	Rickmers Werft, Bremerhaven	Herzogin Cecilie	»
S	—	—	Kaiserliche Marine	A.-G. »Weser«, Bremen	Arkona	
FD	250×36'6"×18'4"	2400 »	Gerhard & Hey, Hamburg	Henry Koch, Lübeck	Wilhelm Oelsener	»
			b) englische Werften.			
.	160×24'6"×12'3"	550 dw.	T. J. Sharpe & Co., Liverpool	Garston Graving Dock- & Shipb. Co.	British Monarch	BC
.	319×46×23'9"	—	Fenwick S. S. Co., Liverpool	John Blumer & Co., Sunderland	Burbo Bank	»
.	363×49×29'9"	—	A. Gladstone, W.-Hartlepool	Ropner & Sons, Stockton	Hydra	L
.	335×47×26'10"	5500 »	Eine Londoner Firma	Raylton Dixon & Co., Middlesbro	Lord Kitchener	»
.	280×37×20	—	Wilson, Sons & Co., Hull	R. Stephanson & Co., Hebburn	Novo	BC
PD	325×45×24'9"	—	Königl. Ungarische D.-G. „Adria", Fiume	Wm. Dobson & Co., Walker	Szeged	L
FD	342×46×27'6"	—	Royal Mail S. P. Comp., London	Craig, Taylor & Co., Thornaby	Tamar	»
.	226×33×17'6"	—	A. Kirsten, Hamburg	Sunderland Shipb. Co.	Lavinia	G
.	373×48×30'10"	—	Manchester Liners Co.	Northumberland Shipb. Co.	Manchester Inventor	L
.	250×32×18'6"	—	Frank C. Strick & Co., London	Wood, Skinner & Co., Newcastle	Paris	»
.	395×48×28'4"	6000 dw.	Surrey S. S. Co., London	Palmer's Shipb. & Iron, Co., Jarrow	Ripley	»
.	360×48×27'3"	6000 »	Clan Line, Glasgow	W. Doxford & Sons, Sunderland	Clan Grant	BC
.	275×37×22	—	Eine Firma aus Drammen (Norw.)	J. Priestman & Co., Southwick	Haldis	NL
.	364×45×27'9"	5800 »	W. Lowden & Co., Liverpool	Short Brothers, Sunderland	Caprera	L
.	413' Länge	—	British Maritime Trust, London	Furness, Withy & Co., Middleton	Como	»
.	336×47×24'10"	3110gr.T.	Field S. S. Comp., Stockton	Richardson, Duck & Co., Stockton	Kingfield	»
.	351×48×29	6200 dw.	Grahams & Co., London	Osborne, Graham & Co., Hylton	Ras Issa	»
			c) schottische Werften.			
FD	488×59'6"×35	10500 »	New Zealand S. S. Comp.	R.&W.Hawthorne,Leslie & Co., Hebb.	Turakina	»
FD	170×27×12'4"	700 »	Hull Channell Comp.	Scott & Sons, Bowling	Clarence	BC
FD	370×44'6"×26	—	Elder, Dempster & Co., Liverpool	Alex. Stephen & Sons, Linthouse	Tarquah	»
S	—	4000 »	Knöhr & Burchard Nchf., Hamburg	John Reid & Co., Whiteinch	Scharbeck	G
FD	340×46×28'6"	5800 »	Wm. Thomson & Co., St. John(N.B.)	Russell & Co., Port Glasgow	Trebia	L
.	290×37×28	1900gr.T.	T. Wilson & Sons, Hull	Caledon Shipb. & Eng. Co., Dundee	Dago	BC
FD	400×50×31	7250 dw.	John Warrack & Co., Leith	Charles Connell & Co., Scotstoun	Lothian	BC
.	270×37×20'6"	3000 »	Unbekannt	Grangemouth&Greenock Dockyard C.	Mazagan	L
FD	385×50×29'6"	—	Britain S. S. Co., London	Napier & Miller, Yoker	Ascol	»
.	324×46'9"×24'8"	3350 »	M'Ilwraith & Co., London	Wm. Hamilton & Co., P.-Glasgow	Kooringa	BC
.	258×37×20'4"	2750 »	Belgian S. S. Comp.	Grangemouth&Greenock Dockyard C.	Persistance	»
FD	270×32×18'9"	—	Unbekannt	Wm. Denny & Bros., Dumbarton	Queen Alexandra	L
			d) irische Werften.			
PD	500×63×41	12234gr.T.	White Star Line	Harland & Wolff, Belfast	Corinthic	»

Ausserdem: b) 1 Seeschlepper, 2 Dampfer (2400 t resp. 5150 T) ohne Angaben des Erbauers und Eigentümers, 2 Fischdampfer. c) 1 Yacht, 1 Fischdampfer, 1 Dampfer (1200 t) ohne Angabe des Erbauers und Eigentümers.

Anmerkung. RPD bedeutet Reichspostdampfer, PD Passagierdampfer, FD Frachtdampfer, FsD Fischdampfer, K Kriegsschiff, KD Kabeldampfer, S Segler, T Tankdampfer, FS Feuerschiff, Y Dampf-Yacht, DB Dampfbagger. — G Germanischer Lloyd, L Lloyd-Register, B Bureau Veritas, N Norske Lloyd, BC British Corporation.

Schiffbau.

Stapelläufe.

Am 15. Mai lief auf den Howaldtswerken in Kiel der für die Ostasiatiske Kompagni, Kopenhagen, erbaute Awningdeck-, Passagier- und Frachtdampfer Bau-No. 387 glücklich vom Stapel. Die Taufe wurde von Frau Etatsrat Andersen aus Kopenhagen, der Gemahlin des Generaldirektors der Ostasiatiske Kompagni, vollzogen, und erhielt das Schiff den Namen **»Prinsesse Marie«** nach der Gemahlin des Prinzen Waldemar von Dänemark. Der Dampfer, welcher für die regelmässige Linie von Europa nach Ostasien und zurück bestimmt ist, hat eine Länge von 418', eine Breite von 49' 2", eine Tiefe von 36' und eine Tragfähigkeit von 6700 Tons bei einem Tiefgang

Digitized by Google

von 23' 6". Eine Dreifach-Expansionsmaschine von 2200 indiz. Pferdestärken wird dem Schiffe eine Geschwindigkeit von 11 Knoten verleihen. Der Dampfer ist nach Engl. Lloyd Classe 100 A. 1. gebaut.

* * *

Am Donnerstag, den 15. Mai cr. erfolgte der Stapellauf des für Det Østasiatiske Kompagni, Kopenhagen, auf der Werft der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft im Bau befindlichen Dampfers »**Prins Valdemar**« von ca. 6600 Tons Tragfähigkeit, welcher eine grösste Länge von 405', Breite von 49' 2" und Tiefe von 29' 6½" besitzt. Ein Sturmdeck in Höhe von 7' 6" erstreckt sich über das ganze Schiff.

* * *

Ein am 20. Mai auf der »Neptunwerft«, Rostock, vom Stapel gelaufener Stahlfrachtdampfer »**Norderney**« der Nordostsee-Reederei in Hamburg wird in etwa 4 Wochen zur Ablieferung gelangen. Der Dampfer ist nach den Vorschriften des Germanischen Lloyd in den Dimensionen 213' × 30' 6" × 16' 4" als Eindeckschiff mit Brücke und Back erbaut worden. Das Schiff hat einen doppelten Boden nach dem Zellensystem, an beiden Seiten einen Kimmkiel von 70' Länge. Der Dampfer ist ferner mit vier wasserdichten Schotten, sowie im Vorderraum mit einem Holzstampfschott (mit Tür) und in den Laderäumen mit kräftigen Holzlängsschotten versehen. Der Dampfer wird mit einer Tripleexpansionsmaschine von 650 Pferdekräften ausgerüstet. Das Schiff wird als Schoner getakelt werden.

Vermischtes.

Die hauptsächlichsten Leuchttürme an den deutschen Küsten. Die ersten Einrichtungen dieser Art in Deutschland wurden von den Hansestädten getroffen. Zu den ältesten Leuchttürmen dürfte derjenige zu Travemünde zu rechnen sein, welcher bereits im 13. Jahrhundert errichtet wurde. Es folgten später noch im selben Jahrhundert das Leuchtfeuer auf Neuwerk, von Hamburg errichtet, dann zu Anfang des 14. Jahrhunderts das von Rostock errichtete Feuer zu Hiddensoe. Ein Jahrhundert später legte Rostock das Feuer zu Warnemünde an. Gegen Ende des 15. Jahrhunderts wurde das Leuchtfeuer zu Weichselmünde erbaut, das später, gegen Mitte des 18. Jahrhunderts, nach Neufahrwasser verlegt wurde. Die Leuchtfeuer zu Hela, Köslin, Wangeroog, Borkum, Helgoland wurden im 16. und 17. Jahrhundert in Tätigkeit gesetzt. Von den anderen heutigen Leuchtfeuern reicht nach den »Hamb. Nachr.« allein dasjenige von Memel ins 18. Jahrhundert zurück; es wurde im Jahre 1796 in Dienst gestellt. Etwas später dasjenige von Rixhöft (1822); es folgte Arkona (1824), Hela (1826), Vershöft (1830). Seit jener Zeit ist man fortlaufend bemüht gewesen, die Feuer an den deutschen Küsten zu vermehren bezw. zu verbessern. Nach 1830 wurden in Dienst gestellt in den 40er Jahren die Feuer von Brüsterort und Dars, in den 50er Jahren diejenigen von Greifswalder Oie, dann Wangeroog (neuer Turm), Swinemünde, Bremerbanke, Borkum (neuer Apparat); in den 60er Jahren die Feuer zu Grossborst, Rixhöft (neuer Apparat), Bülk; in den 70er Jahren die Feuer zu Helsternest, Nidden, Rixhöft (2. Turm), Scholgin, Norderney, Amrum, Funkenhagen, Marienleuchte, Buckspitze, Dahmeshöft, Borkum (neuer Turm); in den 80er Jahren die Feuer zu Westercharkelsdorf, Rotesand, Hiddenö; in den 90er Jahren die Feuer zu Neufahrwasser (elektrisches Feuer, neuer Turm), Borkum (2. Turm mit elektrischem Licht), Rothe Sand (elektrisches Feuer), Kalberg etc. Zu diesen Leuchtfeuern kommen die an gefährlichen Stellen ausgelegten Leuchtfeuerschiffe, welche auf Untiefen liegend, einen wirksamen Schutz gegen das Auflaufen von Schiffen bilden.

Schiffsverkehr im Hafen von Marseille im Jahre 1901. Während des Jahres 1901 liefen im Hafen von Marseille insgesamt 8228 Schiffe ein mit einer Waarenladung von 4048126 t. Ausgelaufen sind 8274 Schiffe, die 2384711 t Waaren geladen hatten. Ein- und Ausgänge zusammengerechnet verkehrten während des verflossenen Jahres in Marseille 16502 Schiffe mit einer Ladung von 6432837 t; im Jahre 1900 betrug letztere 6351009 t. An der im Jahre 1901 ein- und ausgeladenen Gesamttonnenmenge waren die französischen Schiffe mit 50,39 % beteiligt, während auf die ausländischen Schiffe 49,61 % (auf die englischen 25,18 %) entfielen. Von ausländischen Schiffen waren erschienen u. a. 1374 englische, 1296 italienische, 346 österreichische, 185 deutsche und 87 (1900: 16) japanische.

(Le Bulletin des Halles, Bourses et Marchés.)

Verkehrsverhältnisse im Gebiete des Amazonenstromes. Auf der grossen Fläche der beiden nordbrasilianischen Staaten Para und Amazonas, die ungefähr dem Stromgebiete des Amazonenstromes entsprechen, ist das Eisenbahnwesen auf eine elektrische Strassenbahn in Manaos, der Hauptstadt von Amazonas, und auf eine kleine Lokalbahn bei Para (Belem), der Hauptstadt von Para, beschränkt. Abgesehen von diesen beiden unbedeutenden Ausnahmen wird der gesamte Aussen- und Binnenhandel der beiden Staaten ausschliesslich durch Dampfboote und andere Flussfahrzeuge vermittelt. Seit mehr als einem Vierteljahrhundert wird der Transportverkehr mit dem Auslande von den beiden nunmehr konsolidierten Liverpooler Dampfer-Gesellschaften »Red Cross Line« und »Booth Line« monopolisiert. Mit 30 Schiffen von 40000 t unterhalten sie Verbindungen zwischen den europäischen Häfen Liverpool, Hamburg, Havre, Porto, Lissabon und den überseeischen Häfen Madeira, Para, Manaos und New York. Eine Anzahl dieser Dampfer berührt auch die südöstlich von Para gelegenen Staaten Maranhao und Ceara. Einmal im Monat geht ein Dampfer von Para aus quer durch Nordbrasilien den Amazonenstrom entlang bis Iquitos in Peru (d. i. eine Strecke von mehr als 3000 km) mit Anschluss an kleinere Dampfer, welche die Nebenflüsse befahren. Diese Nebenflüsse selbst, namentlich die südlichen, aber auch der im Norden bei Manaos einmündende Rio Negro sind für europäische Verhältnisse gleichfalls als grosse Ströme zu betrachten. Ausser diesen englischen Schiffen ist noch eine im Jahre 1896, in Genua begründete italienische Schiffahrts-Gesellschaft «La Ligure Brasiliana« mit drei Dampfern von 6385 t am Schiffsverkehre auf dem Amazonenstrome beteiligt. Im Juli des Jahres 1900 begann die Hamburg-Amerikanische Gesellschaft in den Wettbewerb mit einzutreten, indem sie allmonatlich ein Schiff über Porto, Lissabon und Madeira nach Para und Manaos fahren und auf dem Rückwege westindische und nordamerikanische Häfen berühren liess. Der Verkehr zwischen den einzelnen brasilianischen Staaten wird hauptsächlich durch die von der brasilianischen Regierung subventionierten Dampfergesellschaft »Brasilianischer Lloyd« und durch die nur über wenige Schiffe verfügende »Navigaçao Costeira« unterhalten. Der Lokalverkehr auf dem Amazonenstrom wird hauptsächlich durch eine englische Gesellschaft, »Amazon Navigation Comp.«, unterhalten. Seit dem Erlass des brasilianischen Küstenschiffahrtsgesetzes im Jahre 1896, wonach die Küsten- und Flussschiffahrt nur den Schiffen brasilianischer Flagge unter brasilianischen Kapitänen vorbehalten ist, hat diese englische Gesellschaft ihre Schiffe als brasilianische registrieren und ihre Kapitäne in Brasilien naturalisieren lassen. Ausserdem fahren auf dem Amazonenstrom und seinen Nebenflüssen noch zahlreiche kleine Privatdampfer, Segelschiffe, grosse Ruderkähne, welche in Ermangelung brauchbarer trockener Verkehrsstrassen jene Funktionen ausüben, welche in anderen Ländern von Eisenbahnen, Lastwagen, Bauernwagen, Droschken u. s. w. versehen werden.

(Nach einem Bericht des österr.-ungar. General-Konsulats in Rio de Janeiro.)

Neue Schiffswerften in den Vereinigten Staaten von Amerika. In den letzten drei bis vier Jahren ist in den Vereinigten Staaten von Amerika eine bemerkenswerte Anzahl von neuen Schiffswerften errichtet worden; augenblicklich wird wieder die Erlaubnis zur Errichtung einer solchen Werft im Staate Virginia nachgesucht. Die Norfolk und Hampton Roads Shipbuilding and Dry Dock Company will die Werft am Elizabeth-Fluss erbauen. Diese Gesellschaft soll mit einem Kapital von 10 000 000 $ gegründet werden, sie braucht sich also nicht erst aus kleinen Anfängen heraus allmählig zu entwickeln. Sie wird ein Trockendock von 800' Länge erbauen und beabsichtigt, sich mit dem Bau von Schlachtschiffen und grossen Kreuzern für die Flotte der Vereinigten Staaten zu beschäftigen. Jedoch kann die Gesellschaft nicht mit Sicherheit darauf rechnen, fortwährend genügende Bestellungen dieser Art zu erhalten, die dem Umfange ihres Werkes und Anlagekapitals entsprechen; sie muss daher darauf bedacht sein, sich auch grosse Aufträge zum Bau von Handelsdampfern zu verschaffen.

(Nach The Journal of Commerce and Commercial Bulletin.)

Schiffsverkehr im Hafen von St. Thomas (Westindien) im Jahre 1901. Den Hafen von St. Thomas liefen während des Jahres 1901 362 Dampfer von 542 499 t R. und 41 Segler von 14 257 t R. an. Am Schiffsverkehr, der gegen das Vorjahr etwas abgenommen hat, war namentlich beteiligt die Deutsche Hamburg-Amerika-Linie mit 179 Dampfern von 302 578 t R. Unter deutscher Flagge war ausserdem noch 1 Segelschiff von 721 t R. eingelaufen. Die englische Flagge war mit insgesamt 123 Schiffen vertreten, die französische mit 51, die amerikanische mit 33, die norwegische mit 9, die dänische mit 3, die spanische, holländische, columbianische und brasilianische Flagge mit je 1 Schiff.

Kleine Mitteilungen.

Mit der **Befeuerung des Roten Meeres** beschäftigte sich am 6. Mai das englische Unterhaus. Auf die Anfrage wann die vier in Aussicht genommenen Feuer fertiggestellt seien und ob an der östlichen Ecke im Golf von Aden ein Feuerturm, wie anfänglich beabsichtigt, errichtet werde, antwortete der Regierungsvertreter, dass die Arbeiten an den vier Leuchtfeuern sehr energisch betrieben würden. Nach einer Mitteilung des britischen Botschafters aus Konstantinopel besteht die Erwartung, mit Ausnahme des Feuers auf Moka, die drei übrigen bis zum Beginn der heissen Jahreszeit zu vollenden. Ueber die Errichtung eines Feuerturms im Golf von Aden sind die »Erwägungen« noch nicht abgeschlossen.

Sprechsaal*).

(Eingesandt.)

(Ohne Verantwortlichkeit der Redaction.)

Hamburg, durch die Schiffahrt gross und reich geworden, dessen Einwohner bei jeder Gelegenheit eine offene Hand haben, wo es Not tut, scheint seine alten Seeleute vergessen zu haben. Es sind Millionen in Stiften angelegt, deren Gründer gewiss den Dank der Insassen und der Mitlebenden erwerben. Sucht man unter diesen, die sich als schöne Gebäude zeigen, so findet man kaum ein einziges, das den alten Seemann aufnimmt. Des Seemanns einzige Hoffnung ist, im Schifferalten-Haus, das im Publikum vielfach als gleichbedeutend mit Armenhaus betrachtet wird, aufgenommen zu werden. Aber wie häufig muss er enttäuscht auch dort weggehen, weil der Platz nur eine geringe Anzahl Notleidender unterzubringen erlaubt. Was ist der Grund dieses Verhaltens der wohlhabenden Einwohner in Hamburg dem Seemannsstande gegenüber? Ist der Seemannsberuf ein so beneidenswerter und leichter, dass der Seemann selbst im Alter kein Mitleid verdient? Ist der Verdienst so glänzend, dass ein Seemann bei sparsamem Leben so viel zurücklegen kann, um im Alter gegen Not geschützt zu sein? Oder ist des Seemanns Betragen in jungen Jahren den Nebenmenschen gegenüber derartig, dass er ihr Wohlwollen im Alter verliert? Er wird sich freuen, wenn die Berufenen von diesem mit Wohlwollen Notiz nehmen.

Ein alter Seemann. H.

*) Wir können den Vorwürfen des alten Seemannes — denn Vorwürfe sind es — die Berechtigung nicht ganz absprechen. Soweit uns bekannt, steht den invaliden Seeleuten im Testamente des verstorbenen Herrn D. Fuhrmann ein Vermächtnis in Aussicht, das wahrscheinlich einen Teil der oben ausgesprochenen Wünsche erfüllen dürfte.

Statistik

über den

Verkehr im Kaiser Wilhelm-Kanal

im Monat April 1902.

Mitgeteilt durch die Hamburger Schiffsmakler **Gläfcke & Hennings.**

Richtung Brunsbüttel—Holtenau.

Die Ladung bestand aus:

	Dampfer	N.-R.-T.	Segler	N.-R.-T.	Leichter	N.-R.-T.
Passagiere	—	—	—	—	—	—
Kohlen	29	15046	16	1039	11	3892
Steine	—	—	72	1823	—	—
Eisen	12	11069	—	—	—	—
Holz	—	—	4	224	—	—
Getreide	—	—	262	4731	17	5146
And. Massengüter	22	12340	50	1071	10	4290
Stückgüter	165	30906	6	122	8	906
Gem. Ladung	—	—	—	—	—	—
Viehtransporte	—	—	—	—	—	—
Petroleum	—	—	3	94	—	—
Leer oder Ballast	105	8958	—	—	—	—
	333	78319	413	9114	46	14234

Richtung Holtenau—Brunsbüttel.

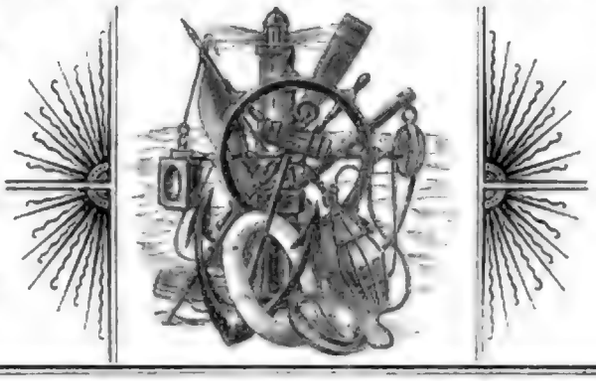
	Dampfer	N.-R.-T.	Segler	N.-R.-T.	Leichter	N.-R.-T.
Passagiere	—	—	—	—	—	—
Kohlen	—	—	—	—	—	—
Steine	2	373	71	2831	3	619
Eisen	9	17430	11	433	—	—
Holz	24	14100	25	1555	5	2439
Getreide	11	3548	33	1495	—	—
And. Massengüter	33	5181	30	990	2	759
Stückgüter	152	55784	1	28	1	114
Gem. Ladung	—	—	—	—	—	—
Viehtransporte	—	—	—	—	—	—
Petroleum	—	—	—	—	—	—
Leer oder Ballast	70	24208	149	4524	23	5249
	301	120624	320	11856	34	9189

Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer
zu Hamburg.
(Geschäftsführender Verein, Steinhöft 1.)

Seeschiffer-Verein „Weser"
in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin"
in Stettin.



Schiffer-Gesellschaft
in Lübeck.

Verein
Flensburger Seeschiffer
in Flensburg.

Seeschiffer-Verein
in Danzig.

Da der Vorsitzende des geschäftsführenden Vereins wiederholt gefragt worden ist, wann und ob eine abermalige praktische Vorführung der **Behr'schen Nachtsignale** stattfindet, so mag hiermit ausgesprochen werden, dass am 24. Mai abends 9 Uhr ein für die Versuche zur Verfügung gestellter Dampfer an der St. Pauli-Landungsbrücke für die Teilnehmer zur Abfahrt bereit liegt. Ausser den Mitgliedern des Hamburger Seeschiffer- und Nautischen Vereins wird als Beauftragter des Herrn Staatssekretärs vom Reichs-Marine-Amt auch Herr Korvettenkapitän Schlieper teilnehmen.

Ein Mitglied schreibt:

Wie berechtigt das Dringen vom Seeschiffer-Verein zu Hamburg nach einer **Lokalverordnung für die Elbe** ist, beweist die Seeamts-Verhandlung betreffend die Kollision Bosnia-Hertha bei Altona. Aus dieser Verhandlung geht so recht hervor, wie rücksichtslos und mit wie wenig Verständnis diese kleinen Schiffe gegenüber den grossen Schiffen im engen Fahrwasser navigieren. Gerade im entscheidenden Moment, als schon »Bosnia« durch Andeuten eines Dampfschiffsignals sein Ruder Backbord (altes Kommando) legte, um hinter »Hertha« herumzugehen, geht dieser kleine Ewer in unmittelbarer Nähe vor dem Bug des Dampfers über Stag, wodurch die verhängnisvolle Kollision hervorgerufen und der Ewer zum Sinken gebracht wurde. Wie leicht hätte es hier Menschenleben kosten könnnen. Diese Führer der kleinen Schiffe sind, wie ich aus eigener Anschauung wiederholt beobachtet habe, lange nicht genügend mit dem Strassenrecht auf See vertraut; denn sonst wäre es ja wohl undenkbar so zu handeln. Schliesslich leiden sie ja am meisten selbst darunter, weil sie alle in Gilden versichert sind und den Verlust selbst zu decken haben. Wer mit den Verhältnissen der kleinen Schiffer etwas vertraut ist, der weiss, dass sie im Schweisse ihres Angesichts ihr Brot essen, und einen schweren Kampf ums Dasein führen. Sollten diese kleinen Schiffer in ihrem eigenen Interesse nicht selbst wünschen, dass sobald als möglich eine Lokalverordnung für die Elbe in Kraft tritt? Ich glaube es sicher, sie würden sich entschieden viele Ausgaben ersparen, denn nur diese folgenschweren Kollisionen erfordern den hohen Beitrag zur gegenseitigen Versicherung.

Anknüpfend an das Vorstehende möchte ich als langjähriger Beisitzer des Seeamts zu Hamburg noch auf folgenden wunden Punkt aufmerksam machen. Jede an der Seeschiffahrt beteiligte Erwerbsgruppe hat ihre Vertreter im Seeamt. Neben dem Kapitän leisten Reeder, Kaufleute, Assekuradeure, Ingenieure etc. als Seeamtsbeisitzer Dienste; Vertreter der wirklichen Kleinschiffahrt wird man vergebens suchen. Und doch giebt dem Seeamt alljährlich eine grosse Anzahl Kollisionen zwischen grossen Seeschiffen und diesen kleinen Fahrzeugen (sowie auch Schleppern) Anlass zu Untersuchungen. Es entspricht dem allgemeinen Gerechtigkeitsgefühl, wenn die kleine Schiffahrt auch berechtigt wird, Beisitzer zum Seeamt aus ihrer Mitte vorzuschlagen resp. zu ernennen. Ebenso vermisse ich noch immer die Admiralitätslotsen als Beisitzer im Seeamt zu Hamburg.

Ich mache diesen Vorschlag auch aus dem Grunde, damit man dem Verband nicht von anderer Seite zuvor kommt und wir auf das Recht der Priorität Anspruch erheben dürfen.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.

Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1902. No. 22. Hamburg, den 31. Mai. XXXIX. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Die zu gunsten der Seeleute getroffenen Bestimmungen der neuen Seemannsordnung. — Das Gesetz betr. die Untersuchung von Seeunfällen, (Kommission des deutschen Nautischen Vereins.). — Die neuen seerechtlichen Gesetze. (Fortsetzung.) — Ruder-Kommando. — Seeamtsverhandlungen. — Schiffbau. — Vermischtes. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Auf dem Ausguck.

Der grossen Gefahr, die vom **amerikanisch-englischen Schiffahrtstrust** der Hamburg-Amerika Linie und dem Norddeutschen Lloyd drohte, haben ihre Leiter durch einen Vertrag, durch ein Schutz- und Trutzbündnis, die Spitze abgebrochen. Nach langen Beratungen mit dem führenden Personal der Morgan-Gruppe ist es den deutschen Reedern gelungen, für ihre Betriebe eine Position zu schaffen, so günstig und unabhängig, dass man, besonders bei Vergleichen mit der Lage beteiligter englischer Reedereien, den Vertrag mit grösster Befriedigung aus der Hand legt. Denn nach seiner Durchsicht gewinnt der unbeeinflusste und aufmerksame Leser den Eindruck, dass die Leiter unserer Reedereien bei vollster Wahrung der Interessen ihrer Aktionäre in erster Linie als deutsche Patrioten gehandelt haben. Zur Sicherstellung der nationalen Selbstständigkeit der deutschen Linien sind hinreichende Kautelen geschaffen, während Konzessionen geschäftlicher Natur, die dem Trust gemacht werden mussten, nicht nur einen befriedigenden Ausgleich finden, sondern in manchen Fällen für die deutschen Kontrahenten recht vorteilhafte Klauseln enthalten. — Natürlich haben sich trotz der gewährleisteten Sicherheit schon Stimmen — deutsche — gefunden, welche die im Vertrage den deutschen Linien stipulierten Rechte nicht für ausreichend halten. Insbesondere stossen sich diese Schwarzseher daran, dass eine Vereinbarung über die Frachtsätze im transatlantischen Verkehr noch vorbehalten sei; auch wird geglaubt, dass es trotz des § 1 des Vertrages — wonach weder direkt noch indirekt Aktien der deutschen Linien vom Syndikat erworben werden dürfen — der Morgan-Gruppe möglich sein werde, durch Ankauf anderer deutschen Linien Paketfahrt und Lloyd zu isolieren und dann einen massgebenden Einfluss auf unser ganzes Verkehrsleben auszuüben. Das sind aber Hypothesen, über die eine ernste Diskussion heute zum mindesten verfrüht wäre. Jedenfalls haben die Leiter unserer beiden Gesellschaften trotz ihrer schwierigen Lage gegenüber dem übermächtigen Trust eine Umsicht und einen Patriotismus bewiesen, der sie berechtigt, von ihren Landsleuten auch weiterhin Vertrauen zu fordern. In welchem Licht stehen dagegen die beteiligten englischen Reedereien? Der Vertrag, ein Bündnis gegen Eingriffe fremder Konkurrenz, ist abgeschlossen von Deutschen und Amerikanern. Die Engländer, die Patrioten par excellence, sie haben trotz ihrer günstigeren Position ihre nationale Gesinnung dem amerikanischen Dollar zum Opfer gebracht. — Wir haben mehr als je Ursache stolz auf die Männer zu sein, die an der Spitze der Hamburg-Amerika Linie und des Norddeutschen Lloyd stehen.

* * *

Für Herrn **Behr** bot sich am Abend des 24. Mai Gelegenheit zu abermaligen **Versuchen** über die Eigenschaften seiner in diesen Spalten schon wiederholt behandelten **farbigen Nachtsignale**. Eine Anzahl

Fachleute, unter ihnen, delegiert vom Reichs-Marine-Amt, Herr Korvettenkapitän Schlieper, wohnten der Probe bei; auch die Presse hatte ihre Vertreter geschickt. Die grössere Hälfte der Teilnehmer, unter ihnen der Seeoffizier, war an Bord eines für den Zweck gecharterten Dampfers, der sich in Fahrt auf der Elbe mit der Seemannsschule auf Waltershof durch Signale verständigen sollte. So war es beabsichtigt. Der erste Signalaustausch — Frage nach der Tageszeit und die gewünschte Antwort — vollzog sich glatt und zur allgemeinen Zufriedenheit. Die Signale sowie ihre verschieden nuancierten Farben kamen prägnant und unzweideutig zum Ausdruck. Dasselbe lässt sich vom zweiten Signal des Dampfers (Wiederholen Sie meine Signale bis auf Weiteres) ebenso sagen, wie von den nächsten zwei oder drei prompt von Waltershof wiederholten und deutlich auf dem Dampfer erkennbaren Signalen. Die Luft, bis dahin rein und feuersichtig, zeigte plötzlich in ihren oberen Schichten Dunst- und Nebelgebilde. Und zwar mit fortschreitender Zeit wachsend bis zu einer Intensität, dass sich die abgegebenen leuchtenden Farben schon in geringer Höhe über Wasser in jener kreisförmigen, begrenzten Austrahlung dem Beobachter zeigten, wie sie charakteristisch für den Nebel ist. Diese unwillkommene atmosphärische Erscheinung stand einer weiteren Verständigung zwischen Dampfer und Waltershof hindernd im Wege. Ebensowenig wie die noch in grosser Anzahl abgegebenen Dampfersignale auf Waltershof wurden auch die von dort für den Dampfer bestimmten Signale wahrgenommen. Jedes weitere Experiment war infolgedessen zwecklos, und es wurde beschlossen, den Kurs des Dampfers, der mittlerweile bis Blankenese gekommen war, auf Waltershof zu richten. Kurz vor dem Ziel wurde noch ein von Waltershof gegebenes Signal gesichtet und auch verstanden. Seine einzelnen Farben stellten sich den Beobachtern an Bord in einem vollständig verschwommenen und grotesken Feuerschein dar. Ein weiterer Beweis, wenn es dessen noch bedurft hätte, von dem hohen Grade der Unsichtigkeit der Luft. Es lässt sich leider unter den kurz geschilderten Umständen ein wirklich abschliessendes Urteil über die Eigenschaften der Behr'schen Erfindung nicht aussprechen, was umso bedauerlicher ist, als die ersten Signale bei sichtigor Luft, wie schon gesagt, unverkennbar scharf und deutlich waren. Herr Behr, der zweifellos am 24. Mai Pech hatte und der selbst nicht verkennt, dass das Experiment an jenem Tage unvollständig war, hat sich, wie er uns mitteilt, zu einem dritten Versuch entschlossen. Als Termin ist Sonnabend der 7. Juni in Aussicht genommen. Abfahrt wie das letzte Mal 9 Uhr Abends von St. Pauli-Landungsbrücke.

* * *

Das parlamentarische Komitee englischer Schiffsreeder hat durch Herrn C. M'Arthur dem Unterhaus den Entwurf zu einem Amendement des **Leuchtfeuerabgaben-Gesetzes** eingereicht. Dies »Bill« bezweckt nicht mehr und nicht weniger als die Abschaffung des Trinity House in der Eigenschaft als Verwalter des englischen Leuchtfeuerwesens. Die Aufsicht aller Feuer, Bojen, Feuerschiffe, d. h. also des ganzen Leuchtfeuerwesens soll vom Handelsamt ausgeübt werden. An diese Machterweiterung der Behörde wird die Bedingung geknüpft, dass der Präsident des Handelsamtes bei der Wahl der einzelnen Leuchtfeuerverwaltungsbeamten nautisch gebildete Elemente der Handelsmarine bevorzuge. Wer die Organisation des Trinity House kennt, eine Einrichtung aus dem Mittelalter, wird zugeben müssen, dass ihre Organe nicht immer die Situation beherrschten. Er wird sich aber auch, wenn er an die hohe soziale und gesellschaftliche Stellung einzelner Mitglieder des Trinity House denkt, vorstellen können, dass eine Reformierung der Behörde in dem vom parlamentarischen Reederkomitee gewünschten Sinne, nicht von heute auf morgen geschehen kann. Deshalb werden wohl noch manche Monde ins Land gehen, ehe gemeldet werden kann, dass das Trinity House modernisiert ist.

* * *

Leutnant T. A. Kearnay, Offizier der amerikanischen Kriegsmarine, hat als Beigabe zur Mai-Pilot-Chart in graphischer und beschreibender Weise Angaben über die **Bojensysteme** gemacht, wie sie von den **einzelnen** maritimen **Nationen** in ihren Gewässern adoptiert sind. Diese Veröffentlichung ist ein sehr verdienstvolles Werk, das den Bestrebungen zur internationalen Regelung des Bojenwesens sehr förderlich sein wird. Da sich auch die »Association Internationale de la Marine« auf ihrem in Juli in Kopenhagen ausersehenen Kongress mit dem Thema zu beschäftigen gedenkt, sollte die graphische Darstellung des amerikanischen Seeoffiziers als Basis den Besprechungen zu grunde gelegt werden. Eine Verständigung wird dann um so leichter zustande kommen, als sich herausstellt, dass die Abweichungen der Systeme untereinander garnicht erheblich sind.

* * *

Seitdem die **Ratten** und ihre Parasiten als **Pestübertrager** unzweifelhaft erkannt sind, sind Versuche mit Mitteln zu ihrer massenhaften Vernichtung verschiedentlich angestrengt worden. Und wie es scheint auch nicht ohne Erfolg. Das allgemein gebräuchliche Ausschwefeln findet immer weniger Anklang, weil die Ladung und auch alle Metallgegenstände an Bord zu sehr in Mitleidenschaft gezogen werden.

Deshalb wird Schwefel, wie als Desinfektionsmittel als auch Rattenvertilgungsmittel, anderen ebenso wirksamen aber minder nachteiligen Substanzen Platz machen. Und als Ersatz scheint in neuester Zeit hauptsächlich **Kohlensäure** berufen zu sein. Sie ist geruchlos und übt weder auf Waren, Farben noch Stoffe irgend welche Wirkung aus. Man kann ohne irgend welche Nachteile ganze Schiffsräume voll Waren in Kohlensäure ertränken. Und das Verfahren ist höchst einfach. Die Industrie liefert heute Gefässe voll flüssiger Kohlensäure. Ihre Verwendung ist auch ökonomisch. Luft, die 10 pCt. Kohlensäure enthält, ist schon unatembar, eine kleine Dosis Kohlensäure genügt. Vorsichtshalber kann die Dosis auf 20 pCt. erhöht und nachdem die Luken geschlossen sind, der Schiffsraum damit gefüllt werden. Wenn nach Verlauf einer Stunde gelüftet wird, ist die Wirkung auf die Ratten ersichtlich. Man weiss stets, wenn man die Räume wieder ohne Gefahr betreten darf, nämlich sobald eine herabgelassene angezündete Laterne nicht mehr erlischt. Die Erfahrungen haben diese Ansichten bestätigt. Man bedient sich im Hafen von Marseille, namentlich auf den Dampfern des »Messageries maritimes« zur Vernichtung der Ratten nur noch der Kohlensäure. Das Verfahren ist gut und durchaus wirksam.

Die zu gunsten der Seeleute getroffenen Bestimmungen in der neuen Seemannsordnung.

In der sozialdemokratischen Presse quälen sich einige bedauernswerte Geschöpfe schon seit Wochen damit, den Anweisungen ihrer skrupellosen Berliner Zentrale, mit Rücksicht auf die Behandlung der neuen Seemannsordnung, gerecht zu werden. Allen voran das »Organ für die Interessen der seemännischen Agitatoren« — oder wie es unrichtig dort heisst der »seemännischen Arbeiter«. Die sozialdemokratische Partei, selbstverständlich immer noch sehr befriedigt über ihre Errungenschaften im neuen Gesetz, hat doch aus taktischen Gründen gegen die neue Seemannsordnung gestimmt. Ihre publizistischen Organe sind folgerichtig daraufhin angewiesen, die Bestimmungen der neuen Seemannsordnung mit allen Mitteln zu bekämpfen. Eine Anordnung, die aus Selbsterhaltungstrieb geschaffen, vom Standpunkt einer Partei absolut logisch ist, die nur unter unzufriedenen Elementen gedeihen kann und deren grösster verderbenbringender Feind eine wunschlose Masse wäre. Hieraus geht hervor, dass die im Schlepptau der Partei befindliche Presse, zumal wenn sie durch ein so untergeordnetes Organ wie das vorhin näher bezeichnete vertreten wird, die gröbsten Geschütze gegen die neue Seemannsordnung ins Feld führt. Bekommt also ein Leser zufällig einen derartigen Erguss in die Hand, dann weiss er, dass es sich dabei nicht um Worte, geschrieben aus Ueberzeugung, sondern um die blindlings befolgte und deshalb meistens recht ungeschickte Ausführung eines durchsichtigen Auftrages handelt.

Wenn wir nun im Nachstehenden, eine uns von sehr geschätzter Seite überlassene Zusammenstellung aller derjenigen Bestimmungen in der neuen Seemannsordnung veröffentlichen, die zu Gunsten der Seeleute getroffen sind, dann geschieht es selbstverständlich nicht, um die oben skizzierte Klasse der urteilslosen Gefolgschaft der sozialdemokratischen Partei eines Anderen zu belehren, — das ist natürlich nicht möglich — sondern um den Lesern auch an unwiderlegbaren Beispielen nachzuweisen, wie grundlos es ist, wenn behauptet wird, das Gesetz berücksichtige in ungenügender Weise die Interessen der Seeleute.

Die an anderer Stelle dieser Nummer in der Fortsetzung begriffene Besprechung der neuen seerechtlichen Gesetze wird durch diesen Aufsatz natürlich nicht berührt.

Wir lassen nun die erwähnte Zusammenstellung folgen:

§ 1, Abs. 2. Beseitigung der freien Vereinbarung soweit diese zum Nachteil des Seemanns sein konnte.

§ 4. Bestimmungen über Festsetzung der Zahl, der Art und des Befähigungsgrades der Schiffsoffiziere durch Bundesrat.

§ 5. Besetzung der Seemannsämter mit schiffahrtskundigen Beisitzern.

Ausschluss eines Konsuls, welcher parteiisch urteilen könnte im Auslande.

§ 7, Abs. 4. Ueberwachung der einzustellenden Seeleute in Bezug auf körperlichen Zustand.

§ 12. Verpflichtung, dass Kapitän oder Vertreter des Reeders bei der Musterung zugegen sind, damit Schiffsmann jede gewünschte Auskunft über Reise pp. erhalten kann.

§ 13. Beschleunigung der Anmusterung. — Eintragung von Verzögerungsgründen ins Schiffstagebuch.

§ 14. Erweiterung der Musterungsrolle. — Eintragung des Ueberlohnsatzes.

§ 17. Sicherstellung, dass Seemann, der Dienst nicht antreten k a n n, baldmöglichst sein Seefahrtsbuch zurückerhält.

§ 19. Sicherstellung, dass Zeugnis kosten- und stempelfrei.

§ 21. Verpflichtung des Seemannsamtes, Sachverhalt zu untersuchen, wenn Seemann glaubt, dass im Zeugnis unrichtige A n g a b e n. Bisher geschah

dies nur, wenn unrichtige Beschuldigungen im Zeugnis enthalten sein sollten.

§ 27. Einführung des dem Manne bei der Anheuerung zu erteilenden schriftlichen Ausweises.

§ 28. Die Reederei bindende Vorschriften für Heuerertrag.

§ 32. Verpflichtung der Reederei, dem Schiffsmann bereits bei der Anheuerung Zeitpunkt des Dienstantritts, den Liegeplatz, erster Meldeort anzugeben.

§ 33. Einfügig der Worte: »ohne einen genügenden Entschuldigungsgrund«. Hierdurch wird dem Schiffsmanne, entgegen der bisherigen Bestimmungen gestattet, beim Vorhandensein eines Entschuldigungsgrundes vom Vertrage zurückzutreten.

§ 34, Abs. 3. Erteilung eines Anrechtes auf Urlaub im Reichsgebiet während der 14 bezw. 16 stündigen dienstfreien Zeit.

§ 35. Beschränkung der Arbeitszeit. Anrechnung des gesamten Wachtdienstes auf die Arbeitszeit und gesetzliche Einführung des Ueberstundenlohnes.

§ 36. Die Einführung des Zweiwachensystems. Einführung der Bestimmung, dass abgelöste Wache nur in dringenden Fällen zum Schiffsdienst verwendet werden darf. Einführung des Dreiwachensystems für das Maschinen-Personal auf allen Dampfern in transatlantischer Fahrt. Ermächtigung des Bundesrats, auch sonst mehr als zwei Wachen anzuordnen.

§ 37. Verbot der Sonntagsarbeit im Hafen und auf der Reede.

§ 38. Einschränkung der Arbeit an Sonntagen auf See.

§ 42. Verpflichtung der Vorschusszahlung für Versäumnis- pp. Kosten.

§ 43. Sicherstellung gegen etwaiges unbegründetes Herabsetzen in der Heuer. Berechtigung gegen eine derartige Anordnung des Kapitäns die Entscheidung des Seemannsamtes anzurufen.

§ 44. Gewährung der Heuer schon vom Tage der Anmusterung, wenn diese dem Dienstantritte vorangeht. Anrechnung etwaiger Reisezeit, die zur Erreichung des Meldeortes erforderlich ist, als Dienstzeit.

§ 45, Abs. 3. Gewährung des Anspruchs auf verdiente Heuer bei Rückkehr in den Hafen der Ausreise auch dann, wenn Zeit der Heuer noch nicht beendet ist.

§ 46. Sicherstellung der Auszahlung der Heuer und Uebertragung der durch Uebermittelung entstehenden Kosten auf den Reeder.

§ 51, Abs. 2. Fürsorge für einen bei Abfahrt des Schiffes vermissten Seemann.

§ 52. Verbesserung der Heuer der Leichtmatrosen.

§ 52, Abs. 2. Schnellere Rangerhöhung vom Schiffsjungen zum Leichtmatrosen.

§ 54. Gewährung der Heuer von ihrer Anmusterung bis zur Abmusterung. (Jetzt von bis zur Beendigung der Dienstzeit. An- und Abmusterung erfolgt meist später).

§ 56, Abs. 2. Fürsorge durch Einrichtung von Wasch- und Baderäumen pp.

§ 58. Hinzuziehung von Sachverständigen bei Beschwerden der Schiffsmannschaften über etwaige Seeuntüchtigkeit des Schiffes bezw. über den Proviant.

§ 59, Abs. 3. Ueberführung eines kranken oder verletzten Schiffsmannes aus dem Auslande in eine Krankenanstalt in Deutschland auf Kosten des Reeders. Beginn der Fürsorgepflicht von der Anmusterung an.

§ 60. Verpflichtung des Reeders, den Schiffsmann, welcher in einem deutschen Hafen angemustert ist, auch nach diesen Hafen auf Reedereikosten zurück zu befördern, in allen im § 60 aufgeführten Fällen, auch in den Fällen, in denen der Hafen der Ausreise ausserhalb des Reichsgebietes liegt.

§ 61, Abs. 2. Gewährung einer Unterstützung an Angehörige von Schiffsleuten für die Dauer des Aufenthaltes der Schiffsleute in einer Krankenanstalt.

§ 62. Ausdehnung der Wohltaten der §§ 59 bis 61 auch auf die Seeleute, welche sich gewisse Krankheiten durch eigenes Verschulden zugezogen haben.

§ 63. Fürsorge für Sachen und Heuergutaben eines erkrankten Schiffsmannes.

§ 64, Abs. 1. Ausdehnung der Verpflichtung der Reederei, die Bestattungskosten zu tragen.

§ 64, Abs. 2. Verpflichtung zur Bestattung am Lande in den vorgesehenen Fällen.

§ 67. Aufbesserung der Heuer des Schiffsmannes, wenn er mit Beendigung seiner Dienstzeit nicht entlassen werden kann.

§ 69. Gewährung der halben Heuer für die Dauer der Zurückbeförderung für die in diesem Paragraph vorgesehenen Fälle.

§ 70, Abs. 2. Aushändigung einer Abschrift der betreffenden Eintragung in das Schiffstagebuch an den Schiffsmann.

§ 70, Abs. 4. Umwandlung der unerlaubten Handlung in eine strafbare.

§ 71. Weitestgehende Fürsorge für den mit einer geschlechtlichen Krankheit behafteten Seemann.

§ 72, Abs. 3. Gewährung einer halben monatlichen Heuer ausser der freien Rückbeförderung und der verdienten Heuer für den hier vorgesehenen Fall.

§ 74. Erweiterung der Gründe, wegen welcher der Schiffsmann seine Entlassung fordern kann:

Nr. 1. Wenn der Kapitän geduldet hat, dass [illegible] Schiffsmann durch irgend eine Person der Schiffsbesatzung misshandelt worden ist.

Nr. 3. Für die hier vorgesehenen Fälle nach 1 oder $1^1/_2$ Jahren, d. h. nach der halben jetzt zulässigen Zeit.

Nr. 4. Wenn er für seine Gesundheit in dem hier vorgesehenen Falle besorgt ist.

Nr. 5. Im Interesse seines weiteren Fortkommens.

§ 77. Vergünstigung, indem die jetzt gültige Entscheidung des Seemannsamtes nur eine »vorläufige« sein soll.

§ 78. Erweiterung der freien Zurückbeförderung des Schiffsmannes auch auf die Beförderung seiner Sachen.

§ 93. Milderung des § 298 Str.-G.-B.

§ 94. Beschränkung der Reeder in der Schadloshaltung. — Bisher konnten hierzu die im Besitze des Schiffsmannes befindlichen Effekten in Anspruch genommen werden — jetzt nur die, die er bei Entweichung an Bord zurückgelassen hat.

§ 95. Fortfall der hier vorgesehenen Strafe für die gleichen Vergehen im Inlande.

§ 96, letzter Abs. Gewährung der Möglichkeit, dass der Strafverfolgungs-Antrag zurückgenommen werden kann.

§ 98, Abs. 1. Aushändigung einer Abschrift an den Schiffsmann der hier befohlenen Eintragung in das Schiffstagebuch.

§ 99. Sicherstellung des Beschwerderechts des Schiffsmanns.

§ 101. Milderung der Strafe auf das halbe Mass (1 statt 2 Jahre).

§ 108, Abs. 2. Milderung der Strafe von 300 auf 100 Mark.

§ 109. Milderung der Strafe von 1500 auf 1000 Mark bezw. von 3 auf 2 Jahre.

§ 110. Milderung der Strafe, indem eine erlittene Disziplinarstrafe angerechnet werden muss.

§ 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119. Einführung neuer oder verschärfter Strafen für Schiffsoffiziere, Kapitäne oder Reeder, welche gegen die zu Gunsten der Schiffsleute getroffenen Bestimmungen verstossen.

§ 123. Einführung eines gebührenfreien Verfahrens vor dem Seemannsamte.

§ 123, letzter Absatz. Regelung des Verfahrens vor dem Seemannsamt durch Verordnung des Bundesrats.

§ 124, Absatz 2. Aushändigung einer Bescheinigung über einen gestellten Berufungsantrag.

Das sind also nicht weniger als 60 Paragraphen, die zu gunsten des Schiffsmannes eine Verbesserung erfahren haben.

Das Gesetz betr. die Untersuchung von Seeunfällen.

(Kommission d. Deutschen Nautischen Vereins.)

Die vom Deutschen Nautischen Verein auf seinem letzten Vereinstage, am 18. Februar, gewählte Kommission zur Beratung des Gesetzes betr. die Untersuchung von Seeunfällen hat am 21. und 22. Mai in Kiel getagt. Das Reichsamt des Innern war durch die Herren Geh. Oberregierungsrat v. Jonquières und Dr. Kelch (Vorsitzender des Kaiserlichen Oberseeamts) sowie durch Herrn Geh. Regierungsrat Donner vertreten. Der Vorsitz lag in den Händen von Herrn Geh. Rat Sartori, die Schriftführung wurde durch die Herren Drs. Boysen (Kiel) und Nolte (Hamburg) besorgt. Ausserdem waren folgende Herren anwesend: Aus Berlin Direktor Ulrich (Germ. Lloyd); aus Hamburg Dr. Ehlers, Koch, Kümpel, Schroedter und Zielke (als Vertreter des Nautischen Vereins, des Vereins der Kapitäne und Offiziere und des Maschinisten-Verbandes); aus Bremen Direktor Leist (Nordd. Lloyd); aus Stettin Direktor Pieper; aus Flensburg Reeder Dethleffsen, Präses der Handelskammer; aus Danzig Reeder Rodenacker; für den deutschen Seefischerei-Verein Kapitän z. S. a. D. Dittmer und Oberfischmeister Decker.

Bei der nachfolgenden kurzen Besprechung müssen wir uns mehr von der Idee leiten lassen, allgemeine Gesichspunkte, wie sie in der Versammlung zum Ausdruck kamen, zu kennzeichnen, als die angenommenen bezw. abgelehnten Anträge wiederzugeben oder zu begründen. Um diesen Vorsatz besser ausführen zu können, soll zunächst die Stellungnahme der Kommission zu denjenigen Anträgen flüchtig gestreift werden, die s. Zt. den ersten Anlass zu einer Abänderung des Gesetzes in seemännischen Kreisen gegeben haben. Als bemerkenswert mag gleich hervorgehoben werden, dass, trotz einer 13 stündigen, ernsten und sehr lebhaften Beratung, über den allbekannten Hauptantrag gar keine Diskussion stattfand. Vielmehr waren alle darin einig, dass einem Schiffer, Steuermann, Maschinisten oder Lotsen das Rechtsmittel der Revision an das Oberseeamt auch d a n n zustehen müsse, wenn gegen sie im Spruch des Seeamts ein Verschulden festgestellt ist; natürlich ist dasselbe Recht auch auf den Reichskommissar zu übertragen. Es ist hier vom Schiffer, Steuermann etc. und nicht, wie von verschiedenen Seiten anfänglich beantragt war, vom »Kapitän, Schiffsoffizier« gesprochen. Die Anwendung der letzteren Bezeichnungen unter Hinweis auf die neue Seemannsordnung trifft aber bei dem Unfalluntersuchungs-Gesetz nur bedingt zu, weil der Schiffsführer und seine Gehilfen hier nicht, wie in der Seemannsordnung, als Vorgesetzte der Schiffsmannschaft, sondern als Inhaber

bestimmter staatlicher Befähigungsnachweise genannt sind. Während sich also gegen das den Beteiligten*) einzuräumende Revisionsrecht bei Feststellung von Verschulden gar kein Widerspruch erhob, stand die Kommission einer anderen recht wichtigen Anregung sehr ablehnend gegenüber. Wir meinen das für die Beteiligten gewünschte Recht, die Untersuchung eines Seeunfalls selbst veranlassen zu können.

Waren sich die Antragsteller auch wohl bewusst, dass durch ihre Forderung, dem nur im öffentlichen Interesse wirkenden Gesetz ein anderes Gepräge gegeben würde, so hatten sie die Folgen, welche die Verwirklichung ihres Antrages event. nach sich ziehen können, doch nicht nach allen Richtungen abgewogen. Nicht mit Unrecht wurde darauf hingewiesen, dass ebenso wie hier für Kapitäne und Schiffsoffiziere später auch für Matrosen und Heizer von der sozialdemokratischen Partei das Recht der Untersuchung eines Seeunfalles gefordert werden könnte. Auch würde das Ansehen der Seeämter durch Verwirklichung eines derartigen Antrages insofern beeinträchtigt werden, als der Kapitän auf Veranlassung des Reeders eine Untersuchung des geringfügigsten — für den Reeder aber mit Kosten verbundenen Unfalls veranlassen müsste und dadurch das Seeamt zu einem Zwangs-Schiedsgericht degradieren würde.

Einen grossen Raum nahmen die Besprechungen über die Funktionen des Reichskommissars ein. Von einer Seite wurde seine jetzige Stellung als unhaltbar hingestellt, da er sich gleich nach der Beweisaufnahme, sehr oft in allzukurzer Zeit, über seine Anträge schlüssig machen müsse; im Gegensatz zum Seeamt, das sich auf beliebig lange Zeit zur Prüfung der Sachlage vor Verkündung des Spruches zurückziehen könne. Um diesem Uebelstand abzuhelfen, müsste, ehe der Reichskommissar das letzte Wort spricht, das Seeamt zum Aufstellen eines Tatbestandes veranlasst werden. Wurde dieser Anregung auch nicht Folge gegeben, weil ihre Verwirklichung nach Ansicht der Kommission mit einer Einbusse an Ansehen für den Kommissar verbunden sei, so fand doch der Vorschlag, dem Seeamt ohne vorherigen Antrag des Kommissars das Recht zur Entziehung der Ausübung des Gewerbes einzuräumen, Anklang und Zustimmung.

Dem in Form eines längeren von verschiedenen Seiten gestellten Antrages, den Beteiligten ihre vor dem Seeamt gemachten Aussagen vorzulesen und sie von ihnen genehmigen zu lassen, entsprach die Kommission durch folgende allgemeine Resolution:

> »Es ist Vorsorge zu treffen, dass die Zeugenaussagen im seeamtlichen Verfahren den Zeugen vorgelesen und von ihnen genehmigt werden.«

*) Unter Beteiligten in diesem Sinne sind die vor ein Seeamt geladenen Kapitäne, Schiffsoffiziere oder Lotsen verstanden.

Bei Besprechung dieses Antrages wurde als störend besonders auf den Zeitverlust aufmerksam gemacht, den die protokollarische Aufnahme und die Verlesung der Zeugenaussagen vor Verkündung des Spruches nach sich ziehen würden. Hierbei war als empfehlenswert zur Erwägung gestellt, in Zukunft Zeugenvernehmungen, mehr als es bisher geschehen durfte, im Vorverfahren stattfinden zu lassen; allerdings nicht durch Protokollführer oder andere Subalterne, sondern durch richterliche Beamte. Auch wurden im Zusammenhang hiermit die möglichen Folgen abgewogen, wenn dem Vorsitzenden des Seeamts im Einverständnis mit dem Reichskommissar das Recht eingeräumt würde, ein Verfahren einzustellen, nachdem erkannt sei, dass das öffentliche Interesse von dem untersuchten Unfall nicht berührt werde. Denn, das darf nicht unerwähnt bleiben: die Kommission vertrat den den Standpunkt, dass die Struktur des Gesetzes unverändert bleiben müsse und dieses nach wie vor nur im öffentlichen Schiffahrtsinteresse zur Anwendung kommen dürfe. Damit ist zugleich ausgesprochen, dass alle Anträge, die dem Gesetz einen strafrechtlichen Charakter verleihen sollten, abgelehnt wurden; demgemäss auch der gestellte Antrag nach »Patententziehung auf Zeit«.

Um allen Personen, Behörden etc., denen das Seeamt, wenn die Abs. 2 und 3 des § 4 in Anwendung gebracht werden, im Spruch eine Unterlassung ihrer Pflichten vorwirft, Gelegenheit zur Rechtfertigung zu geben, fand eine dahingehende Bestimmung Annahme. Der Antrag, den Genannten unter Umständen auch das Revisionsrecht an das Oberseeamt zu gewähren, musste als zu weitgehend abgelehnt werden.

Ein Wunsch, auf den in Schiffsoffizierskreisen stets grosses Gewicht gelegt wird, nämlich ihre Hinzuziehung zu Beisitzern, wurde, wenn auch als erwünscht betrachtet, jedoch als gesetzliche Forderung abgelehnt. Die Mehrzahl der Kommissionsmitglieder befürchtete, dass bei kleinen Seeämtern die erforderliche Anzahl von Schiffsoffizieren nicht zur Hand sein werde.

Diese kurzen Bemerkungen müssen vorläufig genügen; der Wortlaut der angenommenen und abgelehnten Anträge der Kommission wird den Lesern später zugänglich gemacht werden. Eine Aeusserung unsererseits über die Stellungnahme der Kommission zu dem einen oder anderen Punkt unterbleibt, weil die dort gefassten Beschlüsse nicht bindend sind, sondern nur als Material zur Erleichterung der Beratung im Plenum des Vereins dienen sollen.

Erwähnt mag noch werden, dass Herr Rechtsanwalt Kümpel Hamburg, zum Referenten des Gesetzes für den nächsten Vereinstag gewählt wurde.

Die neuen seerechtlichen Gesetze.

a) Die neue Seemannsordnung.

(Fortsetzung.)

Nach § 64 (51) sind die Kosten der Bestattung eines gestorbenen Schiffsmannes vom Reeder innerhalb seiner Fürsorgepflicht zu tragen. Lässt sich der nächste Hafen innerhalb vierundzwanzig Stunden nach dem Tode eines Schiffsmannes erreichen, dann muss die Bestattung am Lande erfolgen, widrigenfalls sich der Kapitän nach § 114 nicht einer Strafe bis zu 150 ℳ aussetzen will. Der Absatz 2 dieses Paragraphen lautet: »Die Art der Bestattung auf See muss den Seegebräuchen entsprechen«. Für eine Nichtbeachtung dieser Vorschrift sieht § 114 eine Strafe von 150 ℳ für den Kapitän vor. Wir bedauern diese selbstverständliche Bestimmung, weil sie auf unkontrolierbare durch die Sozialdemokraten in die Welt gesetzte Gerüchte über angeblich vorgekommene Verstösse gegen diesen auf deutschen Schiffen allgemein eingeführten Brauch zurückzuführen ist.

Ueber die Formalitäten, die nach dem Tode des Kapitäns oder eines Schiffmannes zu beobachten sind, gibt § 65 (52) insofern Aufschluss, als auf die §§ 61 und 64 des Gesetzes über die Beurkundung des Personenstandes etc. bei Vermeidung von Strafen hingewiesen wird. Der Nachlass des Gestorbenen ist unter Zuziehung von zwei Schiffsoffizieren sorgfältig zu registrieren, er ist aufzubewahren sowie erforderlichenfalls zu versteigern. Die Nachlassgegenstände, ihr etwaiger Erlös und das Heuerguthaben sind dem nächsten Seemannsamt oder mit dessen Genehmigung dem Seemannsamt des Ausreise- oder Heimatshafens einzusenden. Die Versäumnis einer dieser Bestimmungen ist für den Kapitän nach § 114 mit einer Geldstrafe bis zu 150 ℳ oder Haft verbunden.

§ 66 stellt zunächst, mit Bezug auf die Verpflichtung des Schiffmannes über die Dauer seiner Dienstzeit, die Begriffe »Reise, Zwischenreise und Rückreise« in ähnlichem Sinne, wie § 54 der alten Seemannsordnung fest, und weist aus, dass nicht wie bisher nach der Wahl des Schiffsmannes, sondern vom Ermessen des Kapitäns abhängig ist, statt der freien Rückbeförderung eine im Streitfalle vorläufig vom Seemannsamt festzusetzende Vergütung an den Schiffsmann auszukehren, sofern die Rückreise nicht in dem Hafen der Ausreise endet.

§ 67 giebt Aufschluss über die Dauer der Dienstzeit eines Schiffsmannes, wenn dieser für eine bestimmte Zeit geheuert war. Lässt sich nach Ablauf der Dienstzeit kein Ersatzmann schaffen, dann ist der Schiffsmann verpflichtet, gegen eine Erhöhung seiner Heuer um ein Viertel, längstens noch drei Monate an Bord zu bleiben.

§ 68, der klarstellt, wann der Schiffsmann nach beendigter Reise seine Entlassung fordern darf, deckt sich mit dem § 55 der alten Seemannsordnung.

§ 69 gibt an, ebenso wie § 56 alt, unter welchen Voraussetzungen der Heuervertrag bei einem Schiff, das dem Reeder verloren geht, als beendet zu betrachten ist. Hinsichtlich der Rückbeförderungs-Ansprüche des Schiffsmannes ist die alte Fassung bis auf folgendenden Zusatz beibehalten: »ausserdem (nämlich ausser freier Zurückbeförderung oder einer entsprechenden Vergütung) ist dem Schiffsmann neben der verdienten Heuer noch der Betrag der halben Heuer für die Dauer der Zurückbeförderung zu gewähren«.

Nach § 70 (57), der alle Fälle erwähnt, in denen der Schiffsmann vor Ablauf der Dienstzeit entlassen werden darf, treten zu den alten folgende neue hinzu:

Bei wiederholter Trunkenheit im Dienste; bei Urkundenfälschung; bei einer mit Todesstrafe bedrohten Handlung; bei geschlechtlicher (früher hiess es syphilitischer) Krankheit mit Ansteckungsgefahr nach der Bestimmung eines Arztes.

Von der Journaleintragung, zu der der Kapitän, wenn er einen Schiffsmann vorzeitig entlässt, gesetzlich gegen eine Strafe bis zu 150 ℳ oder Haft nach § 114 verpflichtet ist, muss dem Schiffsmann auf Verlangen eine vom Kapitän unterzeichnete Abschrift ausgehändigt worden.

Nach § 71 (58) gebührt dem Schiffsmann, wenn er mit einer geschlechtlichen Krankheit mit Ansteckungsgefahr behaftet war, ausser der verdienten Heuer, wie bisher, auch das Recht der Heilbehandlung im Sinne der §§ 59 bis 61. Auf Ausländer trifft diese Vergünstigung nur bedingt zu.

Wird der für eine Reise geheuerte Schiffsmann vor ihrem Antritt unberechtigter Weise vor Ablauf des Heuervertrages entlassen, dann gebührt ihm nach § 72 (59) eine Monatsheuer, abzüglich etwa empfangener Hand- und Vorschussgelder, nach dem Antritt der Reise, erhält er freie Zurückbeförderung bezw. eine Vergütung und ausserdem die Heuer für die nach § 73 zu berechnende voraussichtliche Reisedauer nach dem Rückbeförderungshafen.

Ist im Sinne des § 72, letzter Teil, der Rückbeförderungshafen ein deutscher, dann wird zur Ermitteldng der dem Schiffsmanne für die Rückreise gebührenden Heuer die Reise laut § 73 (60) wie folgt berechnet:

a)	in einem Hafen der Nordsee oder des englischen Kanals, der Ostsee oder der an diese angrenzenden Gewässer	½ Monat
b)	in einem anderen europäischen Hafen .	1 »
c)	in einem aussereuropäischen Hafen, mit Ausnahme der unter d	1½ »
d)	in einem Hafen des Grossen Ozeans oder Australiens	2 »

Für die durch Segelschiffe zurückgelegte Strecke gilt die doppelte der oben angegebenen Dauer.

Nach § 74, in dem alle Fälle erwähnt sind, nach denen der Schiffsmann seine Entlassung fordern kann, treten zu den alten (§ 61) folgende neue hinzu:

»Bei Verabreichung verdorbenen Proviants; sofern nach Beendigung der Ausreise eine Zwischenreise beschlossen ist und unter dieser Voraussetzung seit dem Dienstantritt ein oder ein und ein halbes Jahr (früher ein oder drei Jahre) verflossen ist; wenn das Schiff nach einem Hafen bestimmt ist oder einen Hafen anlaufen soll, an dem schon zur Zeit der Anmusterung, ohne dass es dem Schiffmann damals bekannt war, ein Pest-, Cholora- oder Gelbfieberherd vorhanden war; (der Anspruch auf Entlassung fällt fort, sobald die Verseuchung aufgehört hat); wenn der Schiffsmann, der sich nachweisbar auf eine Prüfung (als Steuermann, Schiffer, Maschinist) vorbereiten oder eine Stelle als Kapitän annehmen will, einen geeigneten Ersatzmann zu liefern vermag.

§ 75 weist, in gleicher Weise wie der alte § 62, bestimmte Fälle nach, die den Schiffsmann nicht zur Forderung seiner Entlassung berechtigen.

§ 76 (63), der mit Bezug auf § 74 von den Heueransprüchen des Schiffsmannes handelt, stellt fest, dass er ausser auf die Heuer auch auf die im § 72 erwähnten Ansprüche Geltung hat, »sofern bei der Anmusterung im Heimatshafen der Reeder, sein Vertreter oder der Kapitän, bei der Anmusterung in einem anderen Hafen der Kapitän, von der Verseuchung (§ 74) Kenntnis hatte.«

§ 77 stimmt mit 64 (alt) im Wesentlichen überein.

Unter freier Zurückbeförderung im Sinne dieses Gesetzes ist ausser dem Unterhalt der Reise auch die Beförderung der Sachen (§ 78) zu verstehen. Den Schiffsoffizieren ist die Zurückbeförderung und der Unterhalt in der Kajüte zu gewähren.

Die §§ 79, 80, 81 und 82 decken sich ihrem Sinne nach mit den §§ 66, 67, 68 und 69 der alten Seemannsordnung.

In § 80 ist als neu hinzugesetzt, dass bei Berechnung der Heuer für einzelne Tage der Monat zu 30 Tagen zu rechnen ist.

§ 83, der im Abs. 1 wörtlich mit § 71 alt übereinstimmt, besagt, dass der Kapitän ausserhalb des Reichsgebietes einen Schiffsmann ohne Genehmigung des Seemannsamtes nicht zurücklassen darf. Im Falle einer in Aussicht stehenden Hilfsbedürftigkeit des nach Genehmigung zurückgelassenen Schiffsmannes ist der Kapitän verpflichtet, für drei Monate Sicherstellung zu leisten. Als neue Bestimmung tritt hinzu, dass, falls die Ansicht eines Seemannsamtes nicht eingeholt zu werden vermag, der Schiffsmann mit seiner Genehmigung zurückgelassen werden darf. Der Reeder bleibt aber für die aus einer etwaigen Hilfsbedürftigkeit des Schiffsmanns während der nächsten drei Monate erwachsenden Kosten haftbar. Auf straffällige Seeleute, die wegen Straffälligkeit zurückgelassen werden müssen, beziehen sich diese Bestimmungen nicht.

Wir kommen nun zum Abschnitt **Disziplinarvorschriften.**

Nach § 84 (72) hat der Kapitän, der über alle Personen an Bord Disziplinargewalt ausüben darf, das Recht diese Gewalt auf den ersten Offizier des Deckdienstes und den ersten Offizier des Maschinendienstes zu übertragen. Ist in einem Falle von diesem Recht Gebrauch gemacht, dann soll der Schiffsoffizier den Kapitän binnen vierundzwanzig Stunden davon in Kenntnis gesetzt werden. Unterlässt er diese Mitteilung, dann verfällt er nach § 116 in eine Geldstrafe bis zu 150 ℳ oder Haft. Missbraucht der Kapitän oder ein Vorgesetzter seine Disziplinargewalt, dann wird er nach § 111 mit Geldstrafe bis zu 1000 ℳ oder mit Gefängnis bis zu einem Jahre bestraft.

§ 85, der dem Schiffsmann vorschreibt, ein angemessenes und friedfertiges Betragen zu beobachten und seinem Vorgesetzten mit Achtung zu begegnen sowie ihren dienstlichen Befehlen unweigerlich Folge leisten, deckt sich mit § 73 alt. Ebenso auch das für Nichtbeachtung dieser Pflichten im § 96 vorgesehene Strafmass bis zum Betrage einer Monatsheuer.

§ 86 gleich dem alten § 74, betrifft die Pflicht des Schiffsmanns, auf Befragen des Kapitäns in dienstlichen Angelegenheiten die Wahrheit zu sagen. Leider vermissen wir hierbei unter den Strafbestimmungen einen Passus, der auf jene Vorschrift Rücksicht nimmt. Denn das im § 109 vorgesehene Strafmass (60 ℳ), wenn der Schiffsmann wider besseres Wissen eine auf unwahre Behauptungen gestützte Beschwerde bei dem Kapitän vorbringt, deckt sich nicht mit der im § 86 ausgesprochenen Pflicht des Schiffsmanns.

§ 87, der dem Schiffsmann verbietet, ohne Erlaubnis fremde Güter an Bord zu bringen und dem Kapitän das Recht giebt, für diese Gegenstände entweder eine entsprechende Fracht zu berechnen oder sie unter bestimmten Voraussetzungen über Bord zu werfen — deckt sich mit den Vorschriften des alten § 75.

Ebenso stimmt der Wortlaut des § 88 mit dem alten § 75 überein, in dem Bestimmungen erlassen sind, wenn der Schiffsmann Getränke, Tabak, Munition über seinen Verbrauch hinaus an Bord bringt. Jede mit Bezug auf die beiden vorhergehenden Paragraphen getroffene Massregel des Kapitäns ist laut § 89 (76) sobald als möglich ins Journal einzutragen. Unterlässt er diese Eintragung, dann verfällt er nach § 114 in eine Geldstrafe bis zu 150 ℳ oder Haft.

§ 90 in Uebereinstimmung mit dem alten § 78 gibt dem Kapitän das Recht, die Sachen der Schiffsleute in Verwahrung zu nehmen, wenn nach den Umständen seine Entweichung zu befürchten ist.

§ 91 erteilt im Abs. 1 dem Kapitän die Befugnis zur Aufrechterhaltung der Ordnung usw. »die geeigneten Massregeln zu treffen.« Weiterhin, übereinstimmend mit dem alten § 79, ist ihm die Anwendung von Geldbussen, Kostschmälerung von mehr als dreitägiger Dauer, Einsperrung, sowie körperliche Züchtigung verboten. Ueber das im § 79 alt ausgesprochene Recht »herkömmliche Erschwerungen des Dienstes eintreten zu lassen« ist nichts erwähnt. Dagegen enthält der Abs. 2 den neuen Zwischensatz: »Zu diesem Zwecke (nämlich zur Bekämpfung von Widersetzlichkeit und beharrlichem Ungehorsam) ist dem Kapitän auch die Anwendung von körperlicher Gewalt in dem durch die Umstände gebotenen Masse gestattet.« Die Abs. 3 und 4 sind unverändert, ebenso deckt sich der § 92 mit dem alten § 80. Es handelt sich bekanntlich um die Pflicht des Schiffsmanns unter bestimmten Voraussetzungen dem Kapitän auf Verlangen Beistand zu leisten, wie um die Befugnis des Kapitäns, von dem Kommandanten der ihm zugänglichen deutschen Kriegsschiffe Hilfe zu erbitten und weiter um seine Pflicht, jede nach § 91 getroffene Massregel im Journal einzutragen. Eine Vernachlässigung der Eintragung ist für den Kapitän mit einer Geldstrafe bis zu 150 ℳ oder Haft verbunden.

Mit § 93 beginnen die **Strafvorschriften,** von denen wir bei Besprechung der Disziplinarvorschriften schon einige ganz kurz erwähnt haben.

§ 93, einige kleine Abänderungen abgerechnet, enthält dieselben Bestimmungen wie § 81 alt. Es wird bestraft: Desertion nach Abschluss des Heuervertrages mit 60 ℳ, nach Antritt des Dienstes mit 300 ℳ oder 3 Monate Gefängnis, Desertion mit der Heuer bis zu einem Jahr Gefängniss. Hierzu lässt das neue Gesetz im Gegensatz zum alten bei mildernden Umständen eine Geldstrafe bis zu 300 ℳ zu. Neu ist ferner die Zurücknahme eines Strafantrages.

Nach § 94 (82) verliert der Schiffsmann, wenn er nach Antritt des Dienstes oder wenn er mit der Heuer desertiert, den Anspruch auf die bis dahin verdiente Heuer, ebenso dienen seine ev. an Bord zurückgelassenen Sachen zur Deckung des Schadens. Neu hinzu kommt die Bestimmung, dass dem Seemannsamte, bei dem die Entweichung gemeldet ist, sobald es geschehen kann, eine Aufstellung über den Betrag der Schadensansprüche und des Heuerguthabens einzureichen ist, widrigenfalls die eingangs erwähnte Befugnis erlischt.

Nach § 95 (83) wird der Schiffsmann im Betrage von einer Monatsheuer bestraft, wenn er sich im Auslande ohne Zustimmung des Seemannsamtes dem Dienste in den Fällen entzieht, wo er das Recht hat seine Entlassung zu fordern.

§ 96 zählt ebenso wie der alte § 84 alle Fälle auf, die als gröbliche Verletzung der Dienstpflicht, im Betrage von einer Monatsheuer für den Schiffsmann strafbar sind. Auch das für Schiffsoffiziere vorgesehene doppelte Strafmass wird erwähnt. Während diese Bestrafungen nach wie vor nur auf Antrag des Kapitäns oder eines verletzten Schiffsmannes erfolgen, ist nach dem neuen Gesetz, die Zurücknahme eines derartigen Antrages bis zur rechtskräftigen Entscheidung zulässig.

Dem Ermessen des Seemannsamtes wird nach § 97 (früher § 84 Abs. 4) die Höhe des Strafmasses anheimgestellt, wenn die Heuer nicht monatsweise bedungen war.

Im Sinne des § 98 hat der Kapitän jede nach § 96 strafbare Verletzung der Dienstpflicht in das Journal einzutragen und hiervon, nicht wie früher, wenn tunlich, sondern unter gewöhnlichen Umständen immer dem Schiffmann Mitteilung zu machen, auch ihm auf Verlangen eine Abschrift der Eintragung auszuhändigen. Aber auch hier ist der Fall vorgesehen, dass eine Mitteilung an den Schiffsmann unterbleibt, jedoch müssen die Gründe der Unterlassung im Journal eingetragen sein, soll eine Verfolgung seitens des Kapitäns stattfinden. Einem etwa verletzten Schiffsmann steht auch dann noch das Recht der Verfolgung zu.

(Fortsetzung folgt.)

Ruder-Kommando.*)

I.

Ueber diesen Gegenstand ist schon recht viel gesprochen und geschrieben worden. Mit Aufmerksamkeit habe ich Alles verfolgt. Neues wird sich dem gesagten schwerlich hinzufügen lassen, aber als Lotse, als ein Seefahrtsbeflissener, der diese Kommandos mehr wie viele andere Sterbliche und unter den verschiedenartigsten Verhältnissen brauchen muss, möge es mir erlaubt sein, meiner Ansicht darüber Ausdruck geben zu dürfen.

M. E. sind wir Lotsen bei der herrschenden Verwirrung am schlechtesten daran. Wir lotsen Deutsche, Engländer, Franzosen, Schweden, Spanier, Dänen, Griechen usw., Segelschiffe, Dampfschiffe, gross und klein, in bunter Reihenfolge. Wir fahren mit Pinne und Rad, — bei diesem das Steuerreep unter und über der Trommel geschoren, — mit fremdsprachlichen Kommandoworten, mit „Rechts« und »Links«, »luv op« und »hal aff«, »Steuerbord« und »Backbord«, — umgekehrt und noch verkehrt, wir benutzen Hände und Arme zur Aushilfe.

Eine Hauptsache ist, dass wir den Rudersmann sehen und er uns: viel dürfen wir ihn nicht aus den Augen lassen; wir sind fremd und wissen nicht wess Geistes Kind er ist. Dieses hat mitunter Schwierigkeiten, weil, z. B. auf älteren Segelschiffen, der Rudersmann hinten auf dem Heck schön eingebaut steht, damit er ja keinen freien Ausblick hat. Der Lotse kann dort nicht stehen, weil er nichts sehen kann. Auch auf einigen älteren Dampfern steht der Rudersmann hinten und wischt sich Rauch und Asche aus den Augen, oder er befindet sich gut warm im Ruderhaus unter der Brücke, der arglistigen Welt und dem Lotsen entrückt. Dieser ruft ihm die Kommandos durch ein Sprachrohr zu. Es geht auch, aber wie? — Guter Glaube und gutes Glück verrichten auch heute noch Wunder.

Ehe wir recht Zeit gehabt haben uns mit den Eigentümlichkeiten und Gebräuchen des betreffenden Schiffes, des Kapitäns, der Schiffsofficiere, Rudergänger usw. vertraut zu machen, ist unsere Pflicht gethan und wir verschwinden wieder.

Vor kurzem frug ich einen 62jährigen Matrosen, wie er über Ruder-Kommandos denke. Er sagte: »Rechts« und »Links« ist das Beste, dabei habe ich am wenigsten zu denken.

Der Mann hat recht. In seinem Fach, darunter begreife ich das richtige Verstehen und Ausführen eines Kommandos, ist der Mann entschieden eine »Autorität«.

»Rechts« und »Links« ist so verblüffend einfach und selbstverständlich. Jedes Kind, das gelernt hat, Begriffe zu unterscheiden, versteht es. »Rechts« und »Links« ist, in bezug auf das Ruder-Kommando, das Ei des Columbus.

Was ist »Steuerbord« und »Backbord«? Es sind Fachausdrücke für die rechte und linke Seite des Schiffes, die, seit die Pinne durch das Rad verdrängt wurde, in Bezug auf das Ruder-Kommando, ihre Bedeutung nicht nur verloren haben, sondern direkt schädlich geworden sind, weil sie Veranlassung zu grosser Unsicherheit und Verwirrung gaben. Also: »weg damit!«

»Rechts« und »Links« drücken in der deutschen Sprache gegensätzliche Begriffe aus, wie oben und unten, weiss und schwarz, — eine Verwechslung ist nicht leicht möglich. Je einfacher, je selbstverständlicher ein Kommando ist, desto besser ist es; desto mechanischen und sicherer wird dessen Ausführung erfolgen.

Und der Klang! Sind »Rechts» und »Links« etwa nicht verständlich? Und wenn sie als Kommandos zu kurz sind, so sind sie ja leicht genug durch das Vorsetzen anderer Worte zu verlängern, z. B.: »nach rechts», »mehr rechts«, »hart rechts« u. dgl. Ihre Hörweite hängt weniger von der mehr oder minder gefälligen Lautbildung, als von der Stärke des Organs ab, das sie ausspricht.

Die Ausdrücke: »op dat Roor«, »dâl dat Roor«, »luv op«, »hâll aff« usw., bleiben vollkommen unberührt. Diese technischen Kommandos werden nur auf Segelfahrzeugen angewendet, sind unabhängig von Pinne und Rad und werden lediglich von der Lage des Schiffes zur Windrichtung bestimmt. Sie werden »Rechts« und »Links« ebenso schadlos überstehen, wie sie den Übergang der Pinne zum Rad überstanden haben. Hätten unsere Vorfahren das ominöse »Steuerbord« und »Backbord« ebenso auf das Schiff selbst bezogen wie »luv op«, »hât aff« u. dgl. und nicht auf den Steuerapparat, so würden wir die jetzige internationale Confusion nicht zu bedauern haben.

Was sich für die Kriegsmarine am besten eignet, können wir nicht beurteilen. »Eines schickt sich nicht für alle.« — Die Marine des Krieges ist von der des Handels und des Friedens grundverschieden. Für die deutsche Kauffahrteimarine aber wäre die Einführung des »Rechts« und »Links« jedenfalls die glücklichste Lösung der Ruder-Kommandofrage.

Das Meer bespült aber nicht nur Deutschlands Küsten, sondern auch noch andere Länder. Auf dem Meere sieht man keine Grenzpfähle, es hat ein ausgleichendes, kosmopolitisches Wesen. Diesem Wesen und seinen Erfordernissen nun hat Herr Kapitän Leithäuser in der »Hansa«, in Bezug auf das Ruder-Kommando den besten Ausdruck verliehen.

Der Antrag Leithäuser, ein internationales Ruder-Kommando betreffend, ist entschieden der beste und von unserm Standpunkt, dem der Lootsen aus, einzig richtige.

Flaggen, Lichtersignale u. dgl. sind international. Ich sehe ein rotes oder grünes Licht in der Nordsee oder in der Südsee und ich weiss was es zu bedeuten hat. Welcher Nation das Schiff angehört, von dem dieses farbige Licht gezeigt wird, ist gleichgültig. Warum sollte es nicht möglich sein, zwei Lautbildungen ausfindig zu machen, die für die Ohren sämtlicher Seefahrer die gleiche Wirkung haben, wie roth und grün für ihre Augen?

Welcher lebenden oder toten Sprache, diese Ausdrücke für »Rechts« und »Links« entnommen werden, ob dem Volapük, ob sie neu erfunden werden, ist gleichgültig. Zwei solche Worte würden sich bald einbürgern, sie würden für die Seefahrer bald zu internationalen Begriffen. Diese internationalen Kommandos aber dürften nur auf die Drehung des Schiffes zu beziehen sein, nicht auf die Bewegung der Vorrichtung, mit der es gesteuert wird.

Ist erst der gute Wille vorhanden, so wird auch der rechte Weg gefunden werden.

Ein Cuxhavener Lotse.

---

*) So wenig es eigentlich unserem Geschmack entspricht, immer wieder die Ruder-Kommandofrage anzuschneiden — es lässt sich etwas Neues kaum mehr dazu sagen — so geben wir doch noch zwei praktischen Seeleuten, einem Seelotsen und einem Schiffsführer das Wort. Beide, unabhängig von einander, nehmen die im vorigen Jahre von Herrn Kapitän Leithäuser angeregte Idee wieder auf; sie glauben den Ruder-Kommandowirrwarr im internationalen Sinne durch Kommandoworte ohne eine bestimmte Bedeutung zu lösen. Zwar teilen wir ihre Ansicht nicht, immerhin mögen ihre Ausführungen Platz finden, da bisher Niemand auf den Leithäuserschen Vorschlag eingegangen war. Auch haben wir das Thema abermals aufs Tapet gebracht, weil aus den in dieser Woche veröffentlichten stenographischen Reden des letzten Nautischen Vereinstages doch nicht so unzweideutig, wie wir es angenommen hatten, ein staatliches Einschreiten in Aussicht gestellt ist. Damit ist also noch nicht alle Hoffnung auf Verständigung der beteiligten Kreise untereinander entschwunden.

D. R.

II.

Zu einer Besprechung über die Einführung eines einheitlichen Steuer-Kommandos im Deutschen Reiche sind von der Rostocker Kaufmannschaft die Reeder, Schiffskapitäne, die Mitglieder der Schiffergesellschaft sowie des Nautischen Vereins zweimal in diesem Jahre eingeladen worden. Es ist nach meiner Ansicht in diesen Versammlungen etwas dem Zweck entsprechendes nicht erreicht worden.

Ich nehme nun Veranlassung, die verschiedenen Punkte zu erörtern, mit der Absicht, dadurch klar zu legen, dass es wünschenswert ist, ein wirklich praktisches neues Ruder-Kommando zu erzielen. Bei den Bestrebungen um eine Abänderung hat es sich immer darum gehandelt, ob Marine-Ruder-Kommando oder »Rechts« und »Links« eingeführt werden sollen. Beide sind nach meiner Ansicht weder praktisch noch anwendbar, da: 1. beim Marine-Ruder-Kommando leicht Verwechslungen vorkommen, die zu verhängnisvollen Kollisionen führen können. Dies würde auf alle Fälle zu vermeiden sein, auch ist es ein Kommando, welches gerade das entgegengesetzte von dem bedeuten soll, was es früher war. Um dies zu illustrieren, will ich als Beispiel anführen, es würde plötzlich eine Verordnung herausgegeben, das bisher als schwarz erkannte weiss zu nennen. Ich bin der Ansicht, dass die meisten Menschen sehr oft den Namen der Farbe verwechseln würden, ebenso würde es sich bei den Seeleuten beim Steuer-Kommando »Steuerbord« und »Backbord« verhalten; 2. das Ruder-Kommando »Rechts« und »Links« wäre schon besser, wenn beide Worte technische Ausdrücke und zwei nicht leicht verwechselbare Rufworte wären, leider sind sie es nicht und ist deshalb dies Ruder-Kommando zum Gebrauch nicht praktisch und empfehlenswert.

Da die beiden angeführten Steuer-Kommandos aus den angeführten Gründen nicht verwendbar sind, bin ich auf den Gedanken gekommen, dafür zwei neue Worte vorzuschlagen, welche leicht verständliche gute Rufworte und nicht zu verwechseln sind.

Ich schlage nun vor für das Ruder-Kommando »Rechts« das Wort »Reo« zu sagen. Ein jeder würde sofort verstehen, dass es von rechts abgeleitet ist und rechts bedeuten soll. Es ist ein zweisilbiges Wort und endet mit dem Vokal »o«, welcher bekanntlich am besten zu rufen ist.

Für das Ruder-Kommando »Links« würde ich vorschlagen »Li« zu sagen, es ist ein einsilbiges Wort, ist von links abgeleitet, soll links bedeuten und endet auch mit einem Vokal, ist also auch gut zu rufen, ausserdem ist es mit dem Ruder-Kommando »Rechts« »Reo« nicht zu verwechseln.

Wenn diese Worte als Ruder-Kommando eingeführt werden, sind sie auch technische Ausdrücke.

H. Kohn, Schiffsführer.

Rostock, den 14. Mai 1902.

Seeamtsverhandlungen.

Seeamt zu Hamburg.

Feuer an Bord des Dampfers »Hamburg« im Hafen von Reval. Worauf die Ursache des Feuers zurückzuführen ist, geht, trotz eingehender Vernehmung der einzelnen Personen der Besatzung nicht hervor, wohl aber, dass weder das Schiffskommando noch die Mannschaft besonderen Eifer beim Löschen des Feuers gezeigt haben, trotzdem die Ladung des Schiffes aus Oel und Naphta bestand. Erst der Revaler Feuerwehr war es vorbehalten, systematische Löschversuche vorzunehmen, nachdem der Steuermann des Dampfers »Möve« sich vergeblich vorher bemüht hatte, eine einheitliche Leitung in der Vornahme von Vorsichtsmassregeln herzustellen. Das sonderbare Verhalten des Führers von D. »Hamburg« gab ausserdem mehreren Leuten Anlass, ihn der Trunkenheit zu bezichtigen, wogegen der Verdächtigte allerdings lebhaften und anscheinend auch berechtigten Einspruch erhob. Nach Aufnahme des Beweismaterials führte der Reichskommissar nach der »Hamb. Börsen-Halle« folgendes aus:

»Auf welche Weise das Feuer an Bord der »Hamburg« ausgebrochen, ist nicht ermittelt worden. Durch das eigene Geständnis des Kapitäns sowie durch den Bericht der Revaler Feuerwehr, ferner durch einige Zeugen ist aber festgestellt, dass Kapitän Dittmer sich nicht direkt bei den Löscharbeiten beteiligt hat. Ich nehme an, dass der Kapitän nicht betrunken gewesen ist, wenn meine Annahme richtig ist, so ist es um so unverständlicher, weshalb er sich nicht mehr um die Löscharbeiten bekümmerte, als es der Fall war. Jedenfalls hat Kapitän Dittmer nicht gezeigt, dass er die Eigenschaften besitzt, die in so schwieriger Lage ein Schiffsführer haben muss, weshalb ich mich veranlasst sehe, den Antrag zu stellen, dem Kapitän die Befugnis zur ferneren Ausführung seines Gewerbes zu entziehen. — Der zweite Steuermann hätte nach Beendigung seiner Wache nicht von Bord gehen sollen, er war aber der Ansicht, dass ihm dies erlaubt sei. Wenn auch eine böse Absicht nicht vorlag, so muss ich ihm deshalb, zumal er ohne Erlaubnis des Kapitäns an Land gegangen ist, einen Vorwurf aussprechen. Was das Verhalten der Maschinisten anlangt, so hätte nach abgelegter Verklarung mindestens einer derselben wieder an Bord gehen müssen; ich bin der Meinung, dass, wenn ein Steuermann und ein Maschinist an Bord gewesen wären, das Feuer sich nicht so schnell hätte ausbreiten können. Der Dienstbetrieb an Bord der »Hamburg« ist ein sehr laxer gewesen. Die ganze Affäre macht einen traurigen Eindruck. Dem Steuermann Blank vom Dampfer »Möwe« muss ich für die bewiesene Energie bei den Löscharbeiten an Bord eine Anerkennung aussprechen.«

Der Spruch des Seeamts lautete:

»Die Ursachen des am 28. März 1902 im Hafen von Reval an Bord des Dampfers »Hamburg« ausgebrochenen Feuers haben sich nicht ermitteln lassen. Kapitän Dittmer hat sich an den Massregeln zur Rettung des Schiffes nicht beteiligt, da er offenbar völlig den Kopf verloren hatte. Die Befugnis zur Ausübung des Schiffergewerbes wird dem Kapitän belassen, da nicht festzustellen ist, dass durch sein Verhalten der Schaden verschlimmert ist. Die Regelung des Wachtdienstes an Bord, sowohl an Deck wie in der Maschine liess viel zu wünschen übrig. Dem 1. Offizier Wilhelm Blank vom Dampfer »Möwe« gebührt für sein tatkräftiges Eingreifen Anerkennung.«

Schiffbau.

Bauaufträge.

Zwei neue grosse **Hebeprähme** befinden sich zur Zeit auf der Werft der Howaldts-Werke in Kiel im Bau. Sie sind für den Betrieb des Nordischen Bergungsvereins, Hamburg bestimmt. Die neuen Hebefahrzeuge, die über eine Hebekraft von je 1000 t verfügen sollen, werden mit den modernsten technischen Einrichtungen versehen und sollen mit eigener Maschine und Schraube ausgerüstet werden, damit sie eine eigene Bewegungsfähigkeit besitzen. Die Fahrtgeschwindigkeit soll 9 sm in der Stunde betragen. Die Prähme werden die Namen »Oberelbe« und »Unterelbe« erhalten und ihre Fertigstellung soll tunlichst schnell erfolgen, damit sie noch bei der Hebung des »Lemnos«-Wracks Verwendung finden können.

* * *

Stapelläufe.

Auf der Schiffswerft von G. Seebeck A.-G. Bremerhaven lief der von der Reederei H. Hohnholz in Auftrag gegebene Fischdampfer **»Seefahrt«** vom Stapel. Der neue Dampfer übertrifft in seinen Abmessungen noch etwas die bisher für die Islandfahrt erbauten Fischdampfer.

* * *

Am 24. Mai lief auf der Jernskips og Maskinbyggerie in Helsingör der für die Hamburger Reederei H. M. Gehrkens erbaute Dampfer **»Lulea«** vom Stapel. Das Schiff ist aus Stahl unter Aufsicht des Germanischen Lloyd für dessen höchste Klasse erbaut, hat eine Länge von 240' eine Breite von 35' und eine Raumtiefe von 16' 3" englisch. Die Maschine des Dampfers, welcher eine Tragfähigkeit von 2000 t R. d. w. hat, ist eine dreifache Expansionsmaschine mit Oberflächen-Condensation von 650 indizierten Pferdekräften, die dem Schiffe eine Geschwindigkeit von wenigstens 9 Knoten pro Stunde geben soll.

* * *

Auf der Werft von Rickmers Reismühlen, Reederei und Schiffbau A.-G., Geestemünde lief am 24. Mai der für eigene Rechnung erbaute und für die Fahrt an der Chinaküste bestimmte neue Dampfer **Andree Rickmers** glücklich vom Stapel. Die Abmessungen des nach den Vorschriften für die höchste Klasse des Germanischen Lloyd † 100 A 4 L aus Siemens-Martin-Stahl erbauten Schiffes sind folgende: Länge zwischen den Perpendikeln 253' 9" = 77,39 m, grösste Breite 37' 2" = 11,35 m, Tiefe bis Spardeckseite 22' = 6.7 m. Die Tragfähigkeit beträgt bei einem Tiefgange von 18' circa 2500 t inkl. Bunker.

Vermischtes.

Bei dem Seemanns-Amt in Stettin wurden während des Etatsjahres 1901/1902, d. h. vom 1. April 1901 bis dahin 1902 ausgefertigt: 177 neue Musterrollen mit einem Personal-Bestand von 1884 Seeleuten. Nachmusterungen und Ummusterungen wurden während dieser Zeit 816 vorgenommen mit einem Personal von 2224 Seeleuten. Abmusterungen ganzer Besatzungen und einzelner Seeleute wurden registrirt 1024 mit 3944 Seeleuten. Umänderungen und Berichtigungen von Musterrollen wurden im Ganzen 100 vorgenommen. Neue Seefahrtsbücher wurden 823 ausgefertigt. Gerichtliche Untersuchungen nach § 101 der Seemanns-Ordnung wurden 44 durch Bestrafung beendet, und 27 wurden durch Vergleich resp. kleine Ordnungsstrafen gesühnt. Es kamen hauptsächlich zur Anzeige, Ungehorsam, ungebührliches Betragen, Trunkenheit im Dienst und Vernachlässigung des Wachdienstes in gefährlicher Lage resp. im Hafen. Deserteure wurden 32 dem Seemannsamt gemeldet, davon 12 mit Heuer-Vorschuss. Untersuchungen auf Farbenblindheit wurden sechs vorgenommen. Aus der Seemanns-Armenkasse resp. Strafgeldern konnten am Schluss des Jahres 1901, an hülfsbedürftige Witwen verstorbener Seeleute und an solche selbst die Summe von 683,70 ℳ als Unterstützungen gezahlt werden. F. E.

Ein Vorschlag zur Güte. Die skandinavischen Seemannsmissionen streben darnach, die Reedereien zu einer Selbstbesteuerung für die Seemannsmission zu veranlassen, die sich nach der Grösse der Tonnage richtet. Weiss ich recht, so wünschen sie pro Tonne etwa 10 Pfg., einen Satz, den sie noch keineswegs erreicht haben, der aber für uns Deutsche einstweilen ganz ins Reich der Fieberträume gehört. Nach diesem Satz müsste die Hamburg-Amerika-Linie 60—70000 ℳ leisten. Aber 1 Pfg. pro Tonne: das wäre ein Satz, den sich unsere deutschen Reedereien gut und gern als Mindestnorm aufstellen könnten. Wirklich, sie können es gern tun.

(Blätter für Seemannsmission.)

Für den **Seeverkehr** von **Costa Rica** kommen zwei Seehäfen in Betracht: **Limon** und **Punta Arenas**. Von diesen ist Limon der wichtigere. Im Jahre 1901 verkehrten in Limon 415 Schiffe, darunter 368 Dampfer, 37 Segelschiffe, 8 Barken, 2 Kriegsschiffe. Davon stammten 126 Dampfer, 7 Segelschiffe und 1 Kriegsschiff aus Grossbritannien, 62 Dampfer und 8 Barken aus den Vereinigten Staaten von Amerika, 63 Dampfer aus Deutschland, 43 Dampfer aus Norwegen, 23 Dampfer aus Schweden, 21 Dampfer aus Frankreich, 14 Dampfer aus Dänemark, 11 Dampfer aus Spanien, 2 Dampfer aus Italien, 2 Dampfer und 16 Segelschiffe aus Costa Rica, 1 Dampfer und 3 Segelschiffe aus Nicaragua, 3 Segelschiffe aus Honduras, 8 Segelschiffe aus Columbien und 1 Kriegsschiff aus Oesterreich-Ungarn. In den Hafen von Punta Arenas liefen im Jahre 1901 ein: 147 Dampfer, 22 Segelschiffe und 2 Kriegsschiffe (1 österreichisches und 1 chilenisches). Der Herkunft nach waren 55 Dampfer aus den Ver. Staaten, 51 Dampfer und 2 Segelschiffe aus Grossbritannien, 33 Dampfer aus Chile, 8 Dampfer und 6 Segelschiffe aus Deutschland, 9 Segelschiffe, aus Norwegen, 2 Segelschiffe aus Columbien und je 1 Segelschiff aus Italien, Dänemark und Costa Rica.

(Nach Monthly Bulletin of the Bureau of American Republics.)

Schiffsverkehr im Hafen von Rotterdam im Jahre 1901. Während des Jahres 1901 liefen den Hafen von Rotterdam an 6880 Schiffe mit einem Raumgehalt von insgesamt 29 351 865 kbm gegen 7265 und 6901 Schiffe von 28 806 202 und 27 549 328 kbm in den Jahren 1900 und 1899. Dem Jahre 1900 gegenüber hat also die Zahl der Schiffe um 385 Stück abgenommen, der Raumgehalt der Schiffe dagegen um 545 663 kbm zugenommen. Der Rückgang in der Zahl der eingegangenen Schiffe erklärt sich daraus, dass die Einfuhr von englischen Kohlen, welche vornehmlich durch Schiffe von geringem Fassungsvermögen vermittelt wird, im Jahre 1901 hinter derjenigen des Vorjahres, wo sie die Höhe von 1 172 526 t erreichte, um 572 000 t, d. i. um etwa 600 Schiffsladungen, zurückgeblieben ist. Dass trotz dieses Ausfalles der Raumgehalt der eingelaufenen Schiffe eine Zunahme aufzuweisen hat, ist in der Hauptsache auf die stärkeren Zufuhren von Erzen und Getreide zurückzuführen, welche um 344 000 und 160 000 t die Einfuhr des Jahres 1900 übertrafen. Der durchschnittliche Raumgehalt der Schiffe, welche den Hafen von Rotterdam anliefen, belief sich im Jahre 1901 auf 976 t gegenüber 906 t im Jahr 1900, 918 t im Jahre 1899, 902 t im Jahre 1898, 870 t im Jahre 1897 und 838 t im Jahre 1896. Das Fassungsvermögen der Schiffe ist hiernach in den letzten 6 Jahren, 1900 ausgenommen, stetig gestiegen. Wenn der Schiffsverkehr im Hafen von Rotterdam während des Jahres 1901 nicht in dem der Zunahme der Bevölkerungszahl und der Vergrösserung des Hafens entsprechenden Masse zugenommen hat, so ist dies neben der Mindereinfuhr von englischen Kohlen einerseits in der wirtschaftlichen Krisis, welche im vergangenen Jahre in Deutschland vorherrschte und den sonst sehr lebhaften Transitverkehr des Hafens beeinträchtigte, andererseits in der Konkurrenz des Emdener Hafens begründet.

(Nach einem Bericht d. franz. Generalkonsulats in Rotterdam.)

Berichtigung.

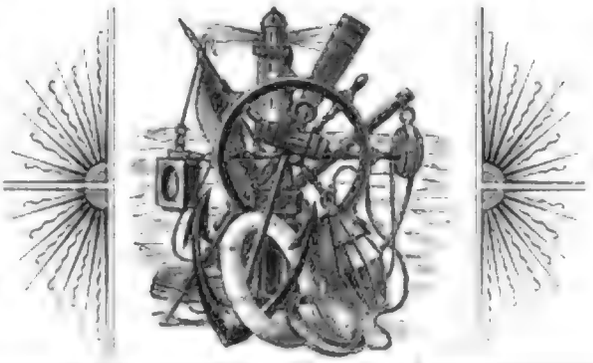
Auf Seite 242 (No. 21) ist die schnelle Herstellung der Wellenleitung des Norddeutschen Lloyd-Dampfers »Barbarossa« geschildert worden. Die darauf bezügliche Mitteilung wurde uns **nicht** — wie es dort angegeben — von Herrn Konsul Schlick sondern von Herrn E. Schlick, Hamburg, zugestellt.

Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer
zu Hamburg.
(Geschäftsführender Verein, Steinhöft 1.)

Seeschiffer-Verein „Weser"
in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin"
in Stettin.



Schiffer-Gesellschaft
in Lübeck.

Verein
Flensburger Seeschiffer
in Flensburg.

Seeschiffer-Verein
in Danzig.

Zum neuen Verbandsstatut.

Der Vorsitzende des geschäftsführenden Vereins ist in der angenehmen Lage, den Mitgliedern mitteilen zu können, dass nunmehr von allen Vereinen zu dem neuen Verbandsstatut Stellung genommen ist; seiner Veröffentlichung also nichts mehr im Wege steht. Wenn mit dieser nun doch noch bis zur nächsten Woche gewartet werden soll, so geschieht es, um den Mitgliedern noch einmal kurz die einzelnen Phasen in der Diskussion über das Verbandsstatut in Erinnerung zu rufen. Die Anregung ging von Hamburg aus und wurde am 2. November v. J., als die Vertreter aller Vereine in Bremerhaven beisammen waren, vorgetragen und für die Tagesordnung des in Aussicht genommenen Verbandstages als Gegenstand einer internen Beratung vorgesehen.

Während in Hamburg anfänglich nur eine den Zeitverhältnissen entsprechende Statutenänderung, mehr redaktioneller Natur, vorgenommen war, wurden einschneidende Abänderungen notwendig, als der Hamburger Verein später befürwortete, auch solche Vereine in den Verband aufzunehmen, die nicht ausschliesslich Kapitäne und aktive erste Schiffsofficiere, sondern auch alle Seesteuerleute zu Mitgliedern zählen. Wie gesagt, die unausbleibliche Folge dieses Beschlusses war eine entsprechende nachträgliche aber selbstverständliche Aenderung der Statutenanträge. In diesem Sinne abgeänderte Statutenvorschläge empfahl der Hamburger Verein dem Verbande am 4. März in Berlin zur Annahme.

In einer ebenso langen wie erschöpfenden Diskussion beschloss der Verband damals den Hamburger Anträgen im Prinzip zuzustimmen, nur sollte über bestimmte Wahl- und Abstimmungsformalitäten noch die Ansicht der Einzelvereine nachträglich eingeholt werden. Durchaus berechtigt wurden im Statut einige Bestimmungen gebieterisch gefordert, um zu verhüten, dass der Verband, der sich z. Z. nur aus Seeschiffer-Vereinen zusammensetzt, von ihnen begründet und zu Ansehen gebracht worden ist, nicht im Handumdrehen in eine Interessenvertretung umgewandelt würde, in der wegen des numerischen Uebergewichts ihrer Mitglieder die Tendenz der Schiffsoffiziervereine ausschliesslich Geltung finde.

Zu diesen Vorsichtsmassregeln wird man die Bestimmung rechnen, dass nur mit $^2/_3$ Majorität der abgegebenen Stimmen Abänderungen des Statuts und der Geschäftsordnung vorgenommen werden können. Dasselbe Ziel verfolgt auch die im § 3 enthaltene Vorschrift, derzufolge der geschäftsführende Verein nur durch $^2/_3$ Majorität der vertretenen Vereine wählbar ist. Diese Kautelen halten der Hamburger, Stettiner, Flensburger und Lübecker Verein für ausreichend; im Gegensatz zum Bremerhavener und Danziger Verein, die ausdrücklich im Statut hervorgehoben wünschen, dass der geschäftsführende Verein immer ein Seeschifferverein bleiben müsse. Da die Stimmenmehrheit durch die vier zuerst genannten Vereine dargestellt wird, findet deren Ansicht Ausdruck im Statut. Der Bremerhavener Verein stellt im Anschluss an seine Aeusserungen noch eine Namensänderung des Verbandes in Erwägung, und zwar auf Grund der in der neuen Seemannsordnung vorgenommenen Auswechslung der Worte „Schiffer, Steuermann und Maschinist" in „Kapitän und Schiffsoffizier". Es empfiehlt sich jedenfalls, dass die Vereine zu dieser Anregung Stellung nehmen, ehe das neue Verbandsstatut vervielfältigt wird. Nach dem Vorschlag des Vereins „Weser" würde unsere Vereinigung dann heissen müssen: Verband Deutscher Kapitäns- und Schiffsoffiziers-Vereine. — —

Natürlich ist die ganze Statutenänderung unter der Voraussetzung und Annahme erfolgt, dass die Schiffsoffiziersvereine dem Verbande beitreten. Wie immer sie auch handeln mögen, die Käpitäne trifft nach Veröffentlichung des Statuts, das dann sofort Gültigkeit hat, jedenfalls nicht mehr der ihnen schon wiederholt gemachte Vorwurf einer gewollten einseitigen Interessenwahrung. Es liegt deshalb jetzt an den Schiffsoffizieren, die dargebotene Hand zu ergreifen und durch ihren Beitritt zum Verband sein Ansehen und seine Bedeutung zu erhöhen.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.

Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1902. No. 23. Hamburg, den 7. Juni. XXXIX. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Russlands freiwillige Flotte. — Untersuchung über die Lage der in der Seeschiffahrt beschäftigten Arbeiter. — Die neuen seerechtlichen Gesetze. (Fortsetzung.) — An die deutschen Seeschiffahrtskreise. — XVI. ordentliche Genossenschaftsversammlung der See-Berufsgenossenschaft in Düsseldorf. — Schiffbau. — Vermischtes. — Büchersal. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Auf dem Ausguck.

Das hanseatische Oberlandesgericht hat in einer Prinzipienfrage in Uebereinstimmung mit der Vorinstanz ein Urteil gefällt, das Verbreitung in Schiffahrtskreisen verdient. Es handelt sich um eine Feststellung der **Verantwortlichkeit des Kapitäns,** wenn er einen **Zwangslotsen** an Bord hat. Begeht der Kapitän eine Pflichtverletzung, wenn er unterlässt im Angesicht einer Gefahr in die Leitung des Zwangslotsen einzugreifen? Das Oberlandesgericht hat diese Frage, im Gegensatz zum Kläger in einem Kollisionsprozess, verneint. Der Sachverhalt ist kurz folgender: Der Dampfer »Carl« unter Leitung eines Zwangslotsen beschädigt und rennt den im Hafenkanal von Neufahrwasser vertauten Dampfer »Stadt Lübeck« an einer durch einen schwoienden Kahn sehr beengten Stelle des Fahrwassers an. Die Reederei des D. »Carl«, als Beklagte, weigert sich der Reederei des D. »Stadt Lübeck« als Klägerin, Schadensersatz zu leisten, weil »Carl« zur Zeit der Kollision unter Führung eines Zwangslotsen stand. Beachtung verdient die Begründung des Urteils. Nachdem zunächst aus dem Sinn einer Verordnung des preussischen Regierungspräsidenten in Danzig festgestellt wird, dass der Lotse des D. »Carl« ein Zwangslotse ist, für dessen etwaiges Verschulden der Reeder nach § 738 des Handelsgesetzbuches nicht haftet, nimmt das Oberlandesgericht in Uebereinstimmung mit der Vorinstanz an, »dass der Kapitän die ihm obliegenden Pflichten nicht vernachlässigt hat, wenn er es unterliess, in die Leitung des Lotsen einzugreifen und selbst die Führung zu übernehmen«. Und zwar aus folgenden Gründen:

> Die Einführung des Lotsenzwanges für bestimmte Reviere bezweckt jedenfalls in erster Linie die Sicherheit des Schiffahrts-Verkehrs. Aus der Verpflichtung des Schiffers, dem Zwangslotsen die Führung seines Schiffes zu überlassen, folgt ohne Weiteres, dass es dem Schiffer nicht zustehen kann, in jedem Falle, wenn er ein anderes Manöver als das vom Lotsen eingeschlagene für zweckmässiger und sicherer hält, in die Anordnungen und Kommandos des Lotsen einzugreifen und dadurch die durchaus notwendige Einheitlichkeit der Leitung zu gefährden. Nur unter ganz besonderen Umständen muss es Recht und zugleich Pflicht des Kapitäns sein, in die Manöver des Lotsen einzugreifen und seine Ansicht den Anordnungen des Lotsen zuwider zur Geltung zu bringen, wenn nämlich der letztere sich evident als unfähig zur Leitung erweist und die Verkehrtheit und Gefährlichkeit seiner Manöver ganz offenbar ist. Mit solchem Eingreifen nimmt der Kapitän ohne Zweifel eine schwere Verantwortlichkeit auf sich, umsomehr, als davon auszugehen ist, dass für die Stellen dieser zur Sicherheit der Schiffahrt dienenden, obrigkeitlich bestellten Lotsen nur vorzugsweise erfahrene und geeignete Männer ausgewählt werden.

Bei der Prüfung, ob die Begleitumstände unmittelbar vor der Kollision den Kapitän zum Eingreifen in die Schiffsleitung berechtigten, gelangt das Gericht zu dem Ergebnis, dass an sich, wie der Erfolg gezeigt hat, Platz genug für den »Carl« war, um neben dem schwoienden Kahn vorbeizukommen. Dass D. »Carl« nach Passieren des Kahns die Wendung nach Backbord nicht herausbringen würde, um vom D. »Stadt Lübeck« frei zu gehen, war keineswegs im Voraus klar zu erkennen. Auch

Digitized by Google

der Sachverständige äussert sich dahin, »dass der Kapitän im Vertrauen auf die gute Steuerfähigkeit seines Dampfers wohl annehmen konnte, dass das Manöver gelingen werde, und dass dasselbe auch wohl gelungen wäre, wenn nicht der Wind verhindert hätte, dass das Schiff dem Ruder prompt gehorchte und nach Backbord abfiel«.

* * *

Dem uns zur Verfügung gestellten Verwaltungsbericht der **See-Berufs-Genossenschaft** über das Rechnungsjahr 1901, auf den wir eingehend in nächster Nummer zurückkommen werden, entnehmen wir diesmal nur ein Kapitel. Im Abschnitt I unter der Ueberschrift »Organisation« sind unter Angabe ihrer Besetzung und Nennung ihrer Sektion die einzelnen Schiedsgerichte für Arbeiterversicherung namhaft gemacht. Die **Zusammensetzung dieser Schiedsgerichte**, soweit Hamburg und die dort angeführten Vertreter der Arbeitnehmer in Betracht kommen, gibt uns schon jetzt Anlass zu einigen Bemerkungen. Die Wiederholung der im Verwaltungsbericht aufgezählten Namen kann unterbleiben; es wird genügen, wenn wir sagen, dass ihre Träger, vielleicht mit einigen Ausnahmen, insofern Sozialdemokraten reinster Observanz sind, als sie wiederholt agitatorisch im Sinne und nach dem Vorbild der Umsturzpartei eine rege Tätigkeit entfaltet haben. D. h. aber in diesem Falle, dass einzelne unter ihnen unaufhörlich bemüht sind, Zwietracht und Unzufriedenheit zwischen Kapitänen und Schiffsoffizieren einerseits und Schiffsleuten andererseits zu säen. Und jene Leute, jene professionellen Agitatoren, sollen gegebenenfalls die Wortführer deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere sein, wenn diese sich zu einer Berufung gegen die Entscheidungen des Genossenschaftsvorstandes oder der Sektionsvorstände veranlasst sehen?! Das ist gelinde gesagt ein Anomalie!

Im Anschluss hieran muss eine Frage, gerichtet an Herrn Gebhard, den Direktor der hanseatischen Versicherungsanstalt in Lübeck, gestattet sein. Welche Gründe waren für ihn vor etwa Jahresfrist massgebend, als er eine im Namen aller hamburgischen und lübschen Kapitäns- und Schiffsoffiziersvereinigungen an ihn persönlich gerichtete Eingabe, in der eine genügende Anzahl Vertreter der Arbeitnehmer aus allen Berufsständen mit der Bitte um Berücksichtigung namhaft gemacht war, nicht nur unberücksichtigt, sondern auch unbeantwortet gelassen hat?! Wenn Herr Direktor Gebhard für die ausgesprochene Bitte nicht zuständig war, eine Antwort und Aufklärung hätte zur Beruhigung der Petenten doch wohl erfolgen können. Durch die Art aber, wie diese wirklich ernsten und aus innerster Ueberzeugung hervorgegangenen Anträge behandelt sind, müssen sich deutsche Kapitäne und Schiffsoffiziere verletzt fühlen, wenn auch nach Lage der Dinge an der bedauerlichen Zusammensetzung der Schiedsgerichte in Hamburg und Lübeck vorläufig kaum etwas zu ändern sein wird.

Um die Leser und damit auch die Mitglieder der erwähnten Vereinigungen über die Formalitäten zu unterrichten, welche bei der Wahl der Arbeitnehmervertreter der Schiedsgerichte für Arbeiterversicherung zu beobachten sind, machen wir darauf aufmerksam, dass die Wahl durch den Ausschuss der zur Durchführung der Invalidenversicherung berufenen Versicherungsanstalten erfolgt. Und zwar in der Weise, dass die dort als Vertreter der Arbeitnehmer tätigen Ausschussmitglieder auch die Vertreter der Arbeitnehmer für die Schiedsgerichte der Arbeiterversicherung wählen. Die Wahl der erwähnten Ausschussmitglieder aber erfolgt durch alle Kassen und Vereine der Arbeitnehmer im ganzen Bezirk der Landesversicherungs-Anstalt. Daraus geht hervor, da ebensogut wie Matrosen- und Heizer- auch Maurer-, Schlosser- und andere Korporationen ihre Wahlmänner aufstellen, und natürlich gemeinsam aufstellen, dass die von den Kapitäns- und Schiffsoffiziers-Vereinigungen namhaft gemachten Vertrauensleute in der Minderheit sind und deshalb nicht gewählt werden. Trotz dieser Klarstellung bleibt es aber immerhin doch auffallend und für uns unerklärlich, dass die Arbeitnehmer-Vertreter der Schiedsgerichte in Hamburg und Lübeck sich bedauerlicherweise aus Matrosen und Heizern zusammensetzen, während im Schiedsgericht für Bremen, das derselben Vericherungsanstalt in Lübeck untersteht, nur Kapitäne als Vertreter der Arbeitnehmer tätig sind. Mit diesen Aeusserungen sind unsere Bemerkungen zu Punkt I des Verwaltungsberichtes aber noch nicht erschöpft. Bei den Schiedsgerichten für Arbeiterversicherung zu den Sektionen, Osnabrück, Stade, Köln, Düsseldorf, Oldenburg, Lüneburg, Köslin und Stralsund findet sich im Bericht die Bemerkung: »Beisitzer als Vertreter der Seeschiffahrt nicht gewählt.« Die für diese Schiedsgerichte gewählten Beisitzer gehören also dem Seeschiffahrtsbetriebe nicht an; daraus folgt, dass sie, als Vertreter der Interessen der in jenen Orten domizilierten Kapitäne, Schiffsoffiziere und Schiffsleute aus Unkenntnis der Verhältnisse auch nicht in der Lage sein können, ein begründetes Urteil über einen etwa vorhandenen Streitfall abzugeben. Diese unnatürliche Besetzung der Schiedsgerichte erklärt sich aber wieder aus der vorhin geschilderten Art der Wahl der Arbeitnehmervertreter. Wir sind erfreut, uns mit unserer Kritik an diesen Verhältnissen einig mit der See-Berufsgenossenschaft selbst zu sehen; denn sie nimmt zu diesem Punkt in ihrem Verwaltungsbericht in folgender unzweideutiger Weise Stellung:

Mit vollem Nachdruck wiederholen müssen wir des Ferneren die Forderung, dass die Schiedsgerichte für Arbeiterversicherung, soweit diese wenigstens zur Entscheidung in Streitsachen aus dem Gebiete der Seeunfallversicherung berufen sind, auch eine genügende Besetzung mit Beisitzern aus dem Gebiete der Seeschiffahrt aufweisen. Die in letzterer herrschenden, ganz eigenartigen und für die Beurteilung der einzelnen Streitfälle recht oft ausschlaggebenden Verhältnisse erheischen es u. E. mit zwingender Notwendigkeit, dass die Urteilsfindung in Seeunfallversicherungssachen nicht durch Personen, denen nur allzuhäufig die Einrichtungen, der Betrieb und das ganze Leben an Bord völlig fremd sind, sondern durch schiffahrtskundige Beisitzer erfolgt, die den mit nautischen Begriffen naturgemäss weniger vertrauten Vorsitzenden in wirklich sachverständiger Weise wirksame Unterstützung zu leisten vermögen. Die glücklichste Lösung der Frage wäre natürlich die Wiederherstellung der früheren, ausschliesslich für unsere Berufsgenossenschaft tätigen Schiedsgerichte, deren Wirksamkeit allgemeiner Anerkennung sich erfreute und deren Wiedereinrichtung wir daher mit allen uns zu Gebote stehenden Mitteln zu erstreben suchen werden.

Besonders den letzten Satz unterschreiben wir Wort für Wort.

* * *

Im Königl. Amtsblatt für die Provinz Schleswig-Holstein vom 17. Mai wird von dem Herrn Provinzial-Steuerdirektor in Altona bekannt gegeben, dass die von der Nordsee-Linie in Hamburg an der südlichen Halbinsel der **Insel Sylt** erbaute Landungsbrücke zum erlaubten Lösch- und Ladeplatz für Güter des Zollverkehrs bestimmt ist. In Zusammenhang damit ist das Nebenzollamt auf Sylt von Keitum nach Westerland und zwar nach dem Südbahnhofe verlegt worden. Es wäre zu wünschen, dass nunmehr auch seitens der Regierung Massnahmen getroffen würden, die eine Erleichterung der Einfahrt durch das neue Vortrapptief ermöglichen; besonders dringend tut **eine Befeuerung dieses Fahrwassers** Not. Der Schiffsverkehr nach Hörmun entwickelt sich ganz über Erwarten schnell; im Mai sind bereits ausser den regelmässig dort verkehrenden Passagierdampfern der Nordsee-Linie zwei Kohlendampfer mit je 500 t Kohlen und eine stattliche Anzahl Segelschiffe mit Baumaterialien und sonstigen Bedarfsartikeln eingekommen. Auch für die Nordseefischer wird der Landungsplatz grossen Wert haben, denn die Fischerfahrzeuge können dort regelmässig ohne Gefahr einlaufen, einen kleinen Fang entweder auf der Insel verkaufen oder sonst mit den Schnelldampfern der Nordsee-Linie nach Hamburg zum Versand bringen und sich damit die lange nutzlose Reise nach Cuxhaven oder Hamburg und zurück in See ersparen.

Russlands freiwillige Flotte.

Die Gesellschaft der freiwilligen Flotte wurde im Jahre 1879 aus freiwilligen Beiträgen mit der Bestimmung gegründet, Schiffe im Kriegsfall der Regierung für die Beförderung von Truppen und andere Zwecke zur Verfügung zu stellen. Nachdem ein grösseres Kapital gesammelt war, wurden die Dampfer »Holsatia«, »Thuringia« und »Hammonia« der Hamburg-Amerika-Linie angekauft und für Handelszwecke, insbesondere für den Verkehr zwischen Russlands europäischen und ostasiatischen Häfen, in den Dienst der Gesellschaft gestellt. Die ersten Handelsunternehmungen waren nicht glücklich; es wurden keine Ueberschüsse erzielt, freiwillige Beiträge flossen nur spärlich ein. Da auch geringe Aussichten für eine zukünftige Entwicklung der Flotte bestanden, sollten die vorhandenen Dampfer an eine russische Schiffahrtsgesellschaft verkauft werden. Bevor dieser Plan zur Ausführung kam, wurde mit der Regierung unterhandelt, die das Unternehmen dem Marineministerium unterstellte. Die Verwaltung der freiwilligen Flotte hat ihren Sitz in St. Petersburg und besteht zur Zeit aus drei Mitgliedern des Marineministeriums und aus je einem Mitgliede des Kriegs- und Finanzministeriums sowie der Reichskontrole. Der Vorsitzende wird vom Marineminister ernannt und ist in der Regel ein General. Die technische Leitung ruht in den Händen eines Beamten, der den Titel „Inspektor der freiwilligen Flotte“ führt. Das Unternehmen erhält eine staatliche Zuwendung von 600 000 Rbl. (etwa 1,3 Mill. Mk.) im Jahr. Aus dem jährlichen Reingewinn sind 5 v. H. des ursprünglichen Kostenwertes der Schiffe für Tilgungszwecke, 3 v. H. des jeweiligen Buchwertes der Schiffe für Versicherungszwecke und 11 v. H. für Zuwendungen (Gratifikationen) an Verwaltungsbeamte und Schiffsmannschaften zu verwenden, der Rest wird dem Stammkapital hinzugefügt, das hauptsächlich für den Ankauf und Bau neuer Schiffe bestimmt ist.

Nach den neuen Satzungen, die am 7. Febr. 1902 bestätigt wurden, müssen die Dampfer der freiwilligen Flotte mindestens 18 Fahrten jährlich zwischen St. Petersburg bezw. Odessa und Wladiwostok zurücklegen und auf der Hin- und Rückreise neunmal im Jahr die Häfen Port Arthur und Shanghai besuchen. Für die Beförderung von Verbrechern nach der Insel Sachalin sind von der Verwaltung besondere Dampfer bereit zu halten, die ihre Fahrten für Post- und Handelszwecke bis nach den Küstenplätzen des Ochotskischen Meeres und der Insel Kamtschatka ausdehnen. Auf der ostasiatischen Linie pflegen die Dampfer der Flotte Konstantinopel, Algier (unregelmässig) Port Said, Perim oder Aden, Colombo, Singapore, Hongkong (unregelmässig), Shanghai, Port Arthur, Nagasaki und Wladiwostok zu berühren, zuweilen wird auch Hankdu der Teesendungen wegen aufgesucht.

Bei der Ausreise hat jeder Dampfer 1640 kg Postsachen kostenfrei zu befördern, das Mehrgewicht wird nach einem besonderen Tarif von der Postverwaltung vergütet. Die Truppenbeförderung nach

Russlands ostasiatischen Besitzungen wird in Friedenszeiten sonst ausschliesslich durch Dampfer der freiwilligen Flotte bewerkstelligt, andere Reedereien werden nur berücksichtigt, wenn die Schiffe der Flotte für diesen Zweck nicht ausreichen. In Kriegszeiten sind die Schiffe auf eine einfache Verfügung des Ministers, der Kriegs- oder Marineverwaltung zu überweisen.

Die freiwillige Flotte besitzt zur Zeit 18 Dampfer mit einem Rauminhalt von je 2500 bis 12 050 t R. und Maschinen von je 11 000 bis 16 500 Pferdekräften. Im Zeitraum von 1888 bis 1901 sind durch die Dampfer der freiwilligen Flotte über 1,5 Millionen Personen und 700 000 t Güter nach Ostasien befördert worden.

Die Fahrpreise (einschl. Beköstigung) betragen:

a) Nach dem gewöhnlichen Tarif:

1) Von Odessa nach Wladiwostok:
   I. Kl. ..... 500 Rbl. (ca. 1075 ℳ)
   II. Kl. ..... 170 » (» 365 »)
   für Deckpassagiere ... 120 » (» 260 »)
2) Von St. Petersburg nach Wladiwostok:
   I. Kl. ..... 600 Rbl. (ca. 1290 ℳ)
   II. Kl. ..... 225 » (» 485 »)
   für Deckpassagiere... 150 » (» 325 »)

b) Nach dem ermässigten Tarif:

1) Von Odessa nach Wladiwostok:
   I. Kl. ..... 400 Rbl. (ca. 860 ℳ)
   II. Kl. ..... 150 » (» 325 »)
   für Deckpassagiere .... 100 » (» 215 »)
2) Von St. Petersburg nach Wladiwostok:
   I. Kl. ..... 500 Rbl. (ca. 1075 ℳ)
   II. Kl. ..... 200 » (» 430 »)
   für Deckpassagiere ... 125 » (» 270 »)

Personen, die im russischen Staatsdienst stehen, haben Anspruch auf den ermässigten Tarif. Für Auswanderer werden besondere Ueberfahrtspreise angesetzt. Für Güter werden erhoben:

Von St. Petersburg nach Wladiwostok	45 Kop.
» » nach den Häfen der Insel Sachalin	55 »
» » nach Nikolajewsk an der Amurmündung	63 »
» Odessa nach Wladiwostok.....	35 »
» » » den Häfen der Insel Sachalin.....	45 »
» » » Nikolajewsk a. d. Amurmündung	53 »

für je 1 Pud oder 1 Kubikfuss Rauminhalt

Die Reise von Odessa nach Wladiwostok nimmt 40 bis 45 Tage. Von St. Petersburg nach Wladiwostok etwa 60 Tage in Anspruch.

Untersuchung über die Lage der in der Seeschiffahrt beschäftigten Arbeiter.

Ähnlich wie andere Korporationen will sich auch der Verein für Sozialpolitik in seiner Generalversammlung im Herbst 1903 mit dem als Ueberschrift dienenden Thema befassen. Als allgemeine Einleitung oder richtiger gesagt als Leitfaden für die Mitglieder, aus dem die Sozialpolitiker Vorstudien zu dieser Sache holen und behufs eigener Stellungnahme in den Unterhandlungen präpariert werden sollen, hat der Verein »angesichts der Mängel an wissenschaftlichen Arbeiten auf diesem Gebiet« beschlossen, drei Abhandlungen vorauszuschicken und zwar: »Die wirtschaftliche und technische Entwickelung der Seeschiffahrt von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis auf die Gegenwart (E. Fitger); »Die historisch-rechtliche Gestaltung des Arbeitsverhältnisses vom Jahre 1860, bis zur Einführung des deutschen Handelsgesetzbuches (Dr. Pappenheim) und »Die Darstellung der gegenwärtigen Rechtsordnung des Arbeitsvertrages« (Dr. Franke).

Bei der Gründlichkeit, die man von einer Enquete, die vom grünen Tische aus durch einen Unterausschuss von fünf Akademikern veranstaltet werden soll, erwarten kann, muss wohl auch mancher Ballast mit in den Kauf genommen werden. Für fernere Untersuchungen sind ausser einer Anzahl Ausländer weitere fünf »Doktoren« gewonnen worden und ist also zu hoffen, dass bei diesem Aufwand von gelehrten Kräften gewiss etwas Gescheites zustande kommen wird.

Der von Herrn Prof. Dr. Toennies ausgearbeitete sechs enggedruckte Seiten umfassende und der reichen Phantasie eines Forschers alle Ehre machende Fragebogen ist ein wahres Meisterwerk von Findigkeit. Wenn auch leider vorauszusetzen ist, dass kaum der 10. Teil der gestellten 360 Fragen zweckentsprechend beantwortet werden kann. Gerade die überaus reiche Mannigfaltigkeit wird kein einheitliches und übersichtliches Material ergeben.

Die erste der in Aussicht gestellten und vorher erwähnten drei Abhandlungen: »Die wirtschaftliche und technische Entwicklung« u. s. w. von Herrn E. Fitger ist nunmehr erschienen. Die »knappe Skizze« (von nur 141 Seiten) soll den Herren vom Verein für Sozialpolitik der Mühe der Erforschung aller Veränderungen, die in den Verhältnissen der in der Seeschiffahrt Beschäftigten eingetreten sind, überheben und muss somit als Lehr- und Handbuch zur Orientierung über statistische Daten und dergl. betrachtet und behandelt werden. Da von einem derartigen Nachschlagebuch in erster Reihe eine verlässliche Wiedergabe der jeweiligen ziffernmässigen Zustände (nicht aber Reflexionen) verlangt werden, wollen wir das Werk auch nur von diesem Standpunkt aus berücksichtigen.

»Zahlen beweisen« sagt Lenzenberg. Doch muss nicht der Anschein erweckt werden, dass man mit einer gewissen Art der Wiedergabe der Zahlen etwas durchaus beweisen will. Um die Jeremiaden über die alte Herrlichkeit der Segelschiffe, die nun in der Ostsee verschwunden ist, möglichst drastisch durch Zahlenmaterial dem Leser

zu beweisen, wird überall die Dampfer-Tonnage, die seit 1873 doch von rund 20 000 auf 180 000 t (gleich neun mal) gestiegen ist, in Netto-Tonnen angeführt. Laut Beschluss des Bundesrats von 1896 soll die Tonnage überhaupt Brutto registriert werden und wird diese im statistischen Jahrbuch des Deutschen Reiches wie in den Vierteljahrsheften nur nach diesem Massstab veröffentlicht.

Die vom Verfasser genannte »Tragödie«-Tabelle auf Seite 16 bringt eine Darstellung des Schiffsbestandes des Ostseegebietes, der deutschen Reichsstatistik entnommen, die fast als eine Entstellung dieses einzigen offiziellen Materials betrachtet werden muss.

Abgesehen von den Flüchtigkeits- oder Satzfehlern, wie z. B. im Jahre 1900 397 Segler und 440 Dampfer zusammen 840 Schiffe sein sollen (mit den 3 Schleppschiffen, von deren Existenz hier aber nichts erwähnt ist); ferner im Jahre 1893, wo 163 410 Segler-Tonnen und 156 658 Dampfer-Tonnen zusammen, anstatt 320 068 nur 317 608 ausmachen sollen, oder 1885 wo 315 508 und 118 660 nicht 434 168, sondern zusammen 421 366 abgeben, bietet eine Gegenüberstellung beider Daten der Reichsstatistik und derjenigen von E. Fitger in der Tabelle folgende Abweichungen:

Reichsstatistik.			Tabelle auf Seite 16.		
Jahr	Schiffe	t R.-Br.	Jahr	Schiffe	t
1900	840	335 302	1900	840	218 750
1899	858	329 474	1899	858	219 718
1897	898	309 342	1897	898	219 521
1895	1020	277 904	1895	1020	277 904

Wir wollen nicht weiter zurückgreifen, nachdem wir den gemeinsamen Ausgangspunkt gefunden haben. Nach einer Darstellung über die Transportfähigkeit der Handelsschiffe (in R.-T.-N.) im letzten Vierteljahrsheft zur Statistik des Deutschen Reiches (I. Heft 1902) ist diese Tragödie aber gar nicht tragisch. Nach Fitgerschen Angaben ist die Tonnage des Ostseegebiets von 1875 bis 1900 von 470 914 bis 218 750, somit um 53,5 pCt. zurückgegangen, während die Transportfähigkeit nach der Reichsstatistik von 535 926 bis 576 380 somit um 7,6 pCt. gestiegen ist!

Das reiche Material, welches den Laien die Entwicklung »des auswärtigen Handels des Reiches«, der »Umgestaltung des Schiffes«, des »Schiffbauwesens«, der »Hafeneinrichtungen und der Wasserstrassen«, »der Schiffsbau«, »die Handelsflotten«, »der Seeverkehr in seinem äussern Umfang« und dergl. mehr zur Belehrung schildert, wollen wir, weil es für den Zweck der eigentlichen Sache, dem das Buch dienen soll, von sekundärem Interesse, übergehen.

Mancher wirkliche Kern der Frage, wie die »Besatzung« und die »Verluste von Menschenleben« werden kaum berührt, noch weniger mit Daten und Belegen bewiesen, wogegen die Subventionen etc. in den verschiedenen Staaten mehr Seiten als jene Angaben Zeilen absorbieren.

Ueber die Besatzung erfahren wir, dass diejenige der britischen Handelsflotte 244 135 oder 270 845 — »Die Differenz der Zahlen kann ich nicht aufklären« (Seite 68) — beträgt, während die deutsche 44 872 zählt.

Es heisst zwar: Die wachsende Grösse der Schiffe und die sich immer mehr einbürgernden maschinellen Hilfsmittel (Patentrahen mit Segelaufsetzen von Deck aus, Dampfwinden für Anker u. s. w.) und vor allem der Uebergang vom Segel zum Dampf bewirkt eine stetige Abnahme von Menschenkraft; wie sich aber diese Abnahme pro Schiffstonne gestaltet hat, darüber erhalten wir gar keine Auskunft. Dieses müsste aber der eigentliche Haken sein, an dem die ganze Frage hängt.

Den Verunglückungen von Menschenleben sind fast ganze zwei Seiten gewidmet, die in folgenden Sätzen ausklingen: »Da man nicht weiss, (?) wie viele Verluste auf die Küstenfahrt und wie viel auf weite Reisen entfallen; müssen naturgemäss die Verluste für die ersteren viel geringer sein (?) Ein Schiff von 2000 t, das die Reise zwischen Dover und Calais im Jahre 365 mal macht, ist nicht mehr, sondern viel weniger Seegefahren ausgesetzt als ein solches das dreimal die Reise nach Hongkong und zurück macht«. Allerdings, wenn man bei Beurteilung dieser Materie sich auf den hierzu ganz unbrauchbaren Massstab des Tonnenverkehrs stützt! Warum aber sind nicht zu einer derartigen gründlichen Untersuchung die Anzahl der Reisen und die Beschaffenheit des Wassergebiets auf dem die Fahrten erfolgen, zur Grundlage genommen worden?

Das vierte und letzte Kapitel, welches das persönliche Element in der Reederei, »Unternehmer und Lohnempfänger« als Ueberschrift trägt und 43 Inhaltsangaben enthält, ist mit Daten über Reedereien, dem Jahresbericht der deutschen Seeberufsgenossenschaft, einem Artikel aus den »Hamburger Beiträgen«, ferner mit Betrachtungen über Hochseefischerei, über den deutschen Schulschiffsverein, »der deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, Seemannsheime, und 15 Zeilen lang, darunter 6 für die deutsche Schiffsbautechnische Gesellschaft, vom Vereinswesen gefüllt.

Wenn die Herren Mitglieder des Vereins für Sozialpolitik ihre Wissenschaft über die Lage der in der Seeschiffahrt beschäftigten Arbeiter aus diesem Buche entnehmen, so hat nach meiner Meinung der Seemann von ihren Untersuchungen nicht allzuviel zu erwarten.

F. L.

Die neuen seerechtlichen Gesetze.

a) Die neue Seemannsordnung.

(Fortsetzung.)

§ 99 ist neu, er verpflichtet den Kapitän, Beschwerden der Schiffsleute über ungebührliches Betragen der Vorgesetzten oder anderer Schiffsleute, über Seeuntüchtigkeit des Schiffes, über ungenügenden oder verdorbenen Proviant, ins Journal einzutragen und dem Beschwerdeführer auf Verlangen eine Abschrift der Eintragung einzuhändigen. Stützt sich eine solche Beschwerde wider besseres Wissen auf unwahre Behauptungen, dann tritt für den Schiffsmann nach § 107 Geldstrafe bis zu 60 ℳ ein. Der Kapitän dagegen verfällt bis zu 150 ℳ Strafe (§ 114), wenn er die Journaleintragung unterlässt.

Nach § 100 (86) wird ein Schiffsmann bis zu 3 Monaten Gefängnis oder 300 ℳ bestraft, wenn er den wiederholten Befehlen eines Vorgesetzten den schuldigen Gehorsam verweigert.

Tritt nach § 101 (87) eine Befehlsverweigerung auf Verabredung gemeinschaftlich ein, dann erfolgt nach wie vor für jeden Beteiligten Gefängnisstrafe bis zu einem Jahre, für den Rädelsführer bis zu drei Jahren. Der Paragraph enthält dann noch einen früher nicht bekannten Zusatz, wonach für jeden Beteiligten, bei mildernden Umständen, das Strafmass auf 100 ℳ für den Rädelsführer auf ein Jahr Gefängnis herabgemindert werden kann.

Ein Schiffsmann, der mit Erfolg andere Personen der Schiffsmannschaft zur gemeinschaftlichen Widersetzlichkeit gegen die Vorgesetzten auffordert oder ihnen rät, durch Bedrohung oder Gewalt Widerstand zu leisten, wird nach § 102 (88) wie der Rädelsführer bestraft. Waren seine Bestrebungen dagegen erfolglos, dann tritt im ersten Falle bis zu 300 ℳ, im zweiten bis zu 600 ℳ oder Gefängnis bis zu einem Jahre als Strafe ein.

Die §§ 103, 104 und 105 (89, 90 und 91) setzen das Strafmass fest, wenn der Schiffsmann durch Gewalt oder durch ihre Androhung einen Vorgesetzten zur Unterlassung einer dienstlichen Vorrichtung nötigt (hier ist schon der Versuch strafbar), oder ihm mit denselben Gewaltmitteln in der Ausübung seiner Dienstbefugnisse Widerstand leistet oder einen Vorgesetzten tätlich angreift (Gefängnis bis zwei Jahren, bei mildernden Umständen bis zu 600 ℳ). Diese Strafe kann verdoppelt werden, wenn jene gegen die Disziplin gerichteten Vergehen von mehreren Personen ausgeübt werden. Der Rädelsführer wird in solchem Falle mit Zuchthaus oder Gefängnis bis zu fünf Jahren oder bei mildernden Umständen nicht unter drei Monaten Gefängnis bestraft.

Wer zur Abwehr oder Unterdrückung der von einem Schiffsmann oben gekennzeichneten Gewaltmittel den Befehlen der Vorgesetzten den Gehorsam verweigert, wird nach § 106 mit Gefängnis bis zu sechs Monaten oder mit Geldstrafe bis zu 300 ℳ bestraft. Nach dem alten § 92 galt ein solcher Schiffsmann als Gehilfe des anderen.

§ 107 zählt die Vergehen auf, nach denen ein Schiffsmann mit 60 ℳ bestraft wird. Ausser den bereits im alten § 93 angeführten Fällen (Täuschung des Seemannsamtes durch falsche Angaben, Nichtstellen zur Musterung, ohne Angaben Nichtantritt des Dienstes) kommen noch hinzu: wer wider besseres Wissen ein auf unwahre Behauptung gestützte Beschwerde (§ 99) bei dem Kapitän vorbringt und wer der vorläufigen Entscheidung eines ausländischen Seemannsamtes, bei einer Beschwerde des Schiffsmannes gegen den Kapitän, zuwiderhandelt.

Mit Gefängnis bis zu drei Monaten oder — und das ist neu — mit Geldstrafe bis zu 300 ℳ wird nach § 108 (94) bestraft, wer über die Seeuntüchtigkeit des Schiffes oder Mangelhaftigkeit des Proviants eine auf unwahre Behauptungen gestützte Beschwerde wider besseres Wissen bei einem Seemannsamt vorbringt; geschah die Beschwerde dagegen leichtfertig, so kann sie durch eine Geldstrafe bis zu 100 ℳ — bisher 100 Thaler — gesühnt werden.

§ 109 ist neu, er diktirt eine Strafe bis zu 1000 ℳ oder Gefängnis bis zu zwei Jahren einem Schiffsmann zu, der vorsätzlich und rechtswidrig »Teile des Schiffskörpers, der Maschine, der Takelung oder Ausrüstungsgegenstände oder Vorrichtungen, die zur Rettung von Menschenleben dienen« zerstört oder beschädigt. Der Versuch ist strafbar. Die Verfolgung tritt nur auf Antrag ein.

Nach § 110 (95) schliesst die voraufgegangene disziplinarische Bestrafung nicht die Verhängung einer Strafe aus, wie sie in den bisherigen Strafbestimmungen vorgesehen ist, allerdings muss eine solche Disziplinarstrafe bei Abmessung der späteren seemannsamtlichen oder gerichtlichen Strafe berücksichtigt werden.

Mit § 111, nach dem ein Missbrauch der Disziplinargewalt bis zu 1000 ℳ oder bis zu einem Jahre Gefängnis bestraft wird, beginnen die im Gesetz vorgesehenen Strafen für die Vorgesetzten.

§ 112, der das Strafmass angiebt, wenn der Kapitän die gehörige Verproviantierung unterlassen hat, macht nach wie vor einen Unterschied zwischen vorsätzlicher und fahrlässiger Unterlassung. Im ersteren Falle lautet die Strafe auf Gefängnis, neben dem bis zu 1500 ℳ und Verlust der bürgerlichen Ehrenrechte erkannt werden kann, im zweiten Geldstrafe bis zu 500 ℳ oder Gefängnis bis zu einem Jahre.

Der § 113, der die Vergehen aufzählt, die für den Kapitän mit Geldstrafe bis zu 300 ℳ oder mit Gefängnis bis zu drei Monaten verbunden sind, sieht mehrere ganz neue Fälle vor. Nach wie vor bleibt die Zurücklassung des Schiffsmannes im Auslande ohne Genehmigung des Seemannsamtes strafbar. Ferner: 1) Zuwiderhandlungen gegen die Beschlüsse des Bundesrates: a. über Grösse und Einrichtung des Logisraumes, über Wasch- und Badevorrichtungen sowie über die mindestens mitzunehmenden Heilmittel; b. über die Zahl und Art der Schiffsoffiziere, mit denen die Schiffe zu besetzen sind; 2) Grundlose Vorenthaltung von Speise und Trank sowie Verabreichung verdorbenen Proviants ohne Not. (Früher wurde dieses Vergehen nach § 99 Abs. 7 durch 150 ℳ oder Haft geahndet).

Im § 114 sind nicht weniger als 16 Fälle — früher in § 99 nur 8 — aufgezählt, nach denen der Kapitän bis zu 150 ℳ oder mit Haft strafbar ist. Da, soweit die §§ 3 Abs. 4, 27, 34 Abs. 3, 37 Abs. 2 und 4, 38, 46, 48, 49, 50, 63, 64 Abs. 2 und 3, 65, 70, 89, 92 und 99 in Frage kommen, jedesmal schon auf die Bestrafung hingewiesen ist, verzichten wir, um Wiederholungen vorzubeugen, auf ihre abermalige Erwähnung. Bei den §§ 126, 127, 129, 130 und 133 wird es noch geschehen. Die ausser den aufgezählten noch nicht genannten Eventualitäten decken sich mit dem im alten § 99 angegebenen.

Neu ist die Bestimmung im § 115, wonach der Kapitän oder ein Schiffsmann wegen ungebührlichen Benehmens vor einem Seemannsamt mit Geldstrafe bis zu 10 ℳ oder mit einem Tage Haft bestraft werden.

Ebenfalls neu ist § 116, er stellt dem Schiffsoffizier eine Strafe bis zu 150 ℳ oder Haft in Aussicht, wenn er binnen 24 Stunden unterlässt, von der Ausübung seiner Disziplinargewalt dem Kapitän Mitteilung zu machen.

Nun folgen drei Paragraphen, 117, 116, 119, die sich mit dem Reeder oder dessen Vertreter beschäftigen. Ihre Bestimmungen sind bekanntlich ganz neu, da in der alten Seemannsordnung der Reeder überhaupt nicht genannt wird. Wir haben die Höhe der Strafe, deren sich ein Reeder bei bestimmten Vergehen aussetzt, schon bei den §§ 4, 27, 37 Abs. 2 und 4, 38 und 56 Abs. 2 besonders hervorgehoben. Hinzu

kommt noch, dass der Reeder oder sein Vertreter mit Geldstrafe bis zu 1000 ℳ oder mit Gefängnis bis zu einem Jahre, sofern eine schwerere Strafe nicht verwirkt ist, bestraft wird, wenn er den Kapitän ausser Stand setzt, für die genügende Verproviantierung des Schiffes oder die Mitnahme der vorschriftsmässigen Heilmittel zu sorgen.

Was unter Reeder in diesem Sinne zu verstehen ist, erklärt der § 120. Darnach gelten als Reeder auch die Vorstandsmitglieder von Aktiengesellschaften oder sonstigen durch einen Vorstand vertretenen Handelsgesellschaften, eingetragene Genossenschaften und juristische Personen, welche Reederei betreiben.

Die §§ 120, 121 und 122 geben in ähnlichem Sinne wie die alten §§ 100 und 101 Aufschluss über die Verfolgung der strafbaren Handlungen, über ihre Verjährung und über die Zuständigkeit des Seemannsamtes, als Untersuchungs- und Strafinstanz. In allen Fällen, in denen das Seemannsamt zuständig ist, hat es nach § 123 den Angeschuldigten ohne Vereidigung zu vernehmen und den Thatbestand mit möglichster Beschleunigung festzustellen.

Hieran schliessen sich Bestimmungen über die einzelnen Phasen des stets gebührenfreien Verfahrens vor einem Seemannsamt.

Gegen den Bescheid des Seemannsamtes kann der Beschuldigte nach § 124 schriftlich innerhalb zehn Tagen auf gerichtliche Entscheidung antragen. Verlässt das Schiff vorher den Hafen, dann ist der Kapitän zuständig, den Einspruch zu Protokoll zu nehmen; hierüber sowie über den protokollarischen Einspruch vor dem Seemannsamt sind dem Schiffsmann auf Verlangen Bescheinigungen auszustellen. Dann folgen Angaben über die Zuständigkeit des Seemannsamtes und der ordentlichen Gerichte im In- und Auslande, im Heimats- oder Registerhafen.

Zur Beitreibung der Geldstrafe ist der Bescheid des Seemannsamtes nach § 125 vorläufig vollstreckbar. Auch über die Vollstreckung anderer Strafbescheide gibt dieser Paragraph den wünschenswerten Aufschluss.

Begeht ein Schiffsmann auf See oder im Auslande ein Vergehen oder Verbrechen, dann hat der Kapitän unter Zuziehung von Schiffsoffizieren und anderen glaubhaften Personen den Tatbestand genau aufzunehmen. Was hierbei alles in Frage kommt, ist im § 126 angegeben. Verabsäumt der Kapitän diese Aufnahme, dann verfällt er nach § 114 in eine Geldstrafe bis zu 150 ℳ oder Haft.

Nach § 127 ist der Kapitän befugt, jeder Zeit die Sachen der Schiffsleute, die einer strafbaren Handlung verdächtig sind, zu durchsuchen. Der Kapitän ist zur Festnahme eines Schiffsmannes verpflichtet, wenn dieser sich einer mit Todesstrafe oder Zuchthaus bedrohten Handlung schuldig gemacht hat, er ist im Hafen oder auf der Reede zur Festnahme befugt, wenn der Schiffsmann sich nach Abschluss des Heuervertrages seiner Dienstpflicht entzieht oder wenn er mit der Heuer entweicht. Der Täter ist dem nächsterreichbaren Seemannsamt zu übergeben, in dringenden Fällen, sofern ein Seemannsamt nicht zu erreichen ist, ist der Kapitän ermächtigt, den Täter einer fremden Behörde zur Uebermittelung an die zuständige deutsche zu übergeben; hiervon ist jedoch dem nächsterreichbaren Seemannsamt Anzeige zu machen. Unterlässt der Kapitän die ihm in diesem Paragraphen auferlegten Verpflichtungen, dann verfällt er laut § 114 in eine Geldstrafe bis zu 150 ℳ oder Haft.

Mit diesem Paragraphen sind die Strafbestimmungen beendigt, es folgt der letzte und sechste Abschnitt, der **Allgemeinen Vorschriften** enthält.

Das Seemannsamt ist nach § 128 (104) verpflichtet, jede Streitsache zwischen Kapitän und Schiffsleuten durch gütliche Vergleiche zu schlichten.

Ebenso wie im alten § 105 ist auch im neuen § 129 dem Schiffsmann bei Androhung der Deckung aller Unkosten und des Verlustes der bis dahin verdienten Heuer verboten, den Kapitän vor ausländischen Gerichten strafrechtlich zu belangen. Dagegen dürfen sowohl der Kapitän wie der Schiffsmann in besonderen Fällen die vorläufige Entscheidung des Seemannsamtes nachsuchen, wozu dem Schiffsmann vom Kapitän Gelegenheit gegeben werden muss. Wird diese ohne dringenden Grund vom Kapitän verweigert, dann setzt er sich nach § 114 einer Geldstrafe bis zu 150 ℳ oder Haft aus. Die Entscheidung des Seemannsamtes ist, obgleich nicht endgültig, doch bis zur Erlangung der zuständigen Behörde zu befolgen.

Im Inlande wird nach § 130 (106) jeder derartige Streitfall unter Vorbehalt des Rechtsweges vom zuständigen Seemannsamt entschieden.

Hierauf folgen laut §§ 131 und 132 Vorschriften über den Verbleib der Strafgelder in ähnlichem Sinne wie im alten § 107.

§ 138 bestimmt, dass wie im alten § 108 ein Abdruck des Gesetzes — und ferner als neu — eine amtliche Zusammenstellung der Bestimmungen über die Militärverhältnisse der seemännischen und halbseemännischen Bevölkerung, sowie eine Abschrift der Musterrolle einschliesslich aller Nebenbestimmungen im Volkslogis zur jederzeitigen Einsicht der Schiffsleute vorhanden sein müssen.

§ 134 gibt an, welche Bestimmungen dieses Gesetzes auf kleinere Fahrzeuge (Küstenfahrer usw.) keine Anwendung finden sollen.

§ 135 zählt alle Paragraphen auf, deren Bestimmungen sich nicht auf Seeschlepper, Bergungsfahrzeuge und Hochseefischereifahrzeuge beziehen.

§ 136 gibt bekannt, dass die neue Seemannsordnung am 1. April 1903 in Kraft und die vom 27. Dezember 1872 giltige Seemannsordnung ausser Kraft tritt.

Bekanntlich nahm der Reichstag im Anschluss an die Seemannsordnung noch folgende Resolution an:

»Die verbündeten Regierungen zu ersuchen, dem Reichstage mit tunlichster Beschleunigung und unter Berücksichtigung der praktischen Erfahrungen der Handelsmarine über Tiefgang und Ladelinie einen Gesetzentwurf vorzulegen, durch welchen die Frage einer behördlichen Aufsicht über Seetüchtigkeit, Tiefgang, Bemannung und Verproviantirung von Kauffahrteischiffen geregelt, für Abstellung etwaiger Mängel Sorge getragen und zu diesem Zwecke einer der Oberaufsicht des Reichs unterstehende Instanz bestimmt wird.«

(Schluss folgt.)

An die deutschen Seeschiffahrtskreise.

Die Direktion der Deutschen Seewarte schreibt:

Da in schiffahrttreibenden Kreisen vielfach der Wunsch nach kurzgefassten Handbüchern für Dampferfahrten laut geworden ist, beabsichtigt die Direktion der Seewarte dieser Frage näher zu treten und die Herausgabe solcher Handbücher, die die zweckmässigsten Dampferwege für alle Ozeane enthalten, in die Hand zu nehmen.

Weil aber bei den diesbezüglichen Vorbesprechungen sich herausstellte, dass die Ansichten der in Betracht kommenden Kreise über den Inhalt solcher Handbücher weit auseinander gehen, so erscheint es zweckmässig, mit einem Plan an die Oeffentlichkeit zu treten, um eine Stellungnahme der schiffahrttreibenden Kreise herbeizuführen. Dabei wird besonders Wert darauf gelegt, dass ausser den am Lande auch die im Berufe sich befindenden Schiffsführer zu Wort kommen, da man an-

nehmen darf, dass letztere infolge ihrer Tätigkeit besonders wissen, was Not tut.

Bei dem Entwurfe solcher Handbücher dürfte man wohl am richtigsten verfahren, wenn man voraussetzt, dass sie zunächst für solche Kapitäne bestimmt sind, die Reisen auf ihnen ganz unbekannten Wegen auszuführen haben. Selbstverständlich sollen sie auch anderen ein zuverlässiger Ratgeber sein. Alten, in bestimmter regelmässiger Fahrt ergrauten Kapitänen, werden sie freilich nicht immer etwas bieten, was diese noch nicht in ihrer langen Praxis erfahren haben. Doch auch diese können gelegentlich zur Ausführung ihnen fremder Reisen berufen werden und in solchen Fällen die Handbücher mit Nutzen verwerten.

Der Plan für die je einen Ozean umfassenden Handbücher ist folgendermassen gedacht:

I. Uebersichtskarte mit allen Dampferwegen.
Die einzelnen Wege mit Zahlen bezeichnet, so dass man die Beschreibung des Weges, die unter derselben Zahl zu erfolgen hat, leicht auffinden kann.

II. Kurzgefasste Beschreibung der allgemeinen Verhältnisse.
a. Magnetische
b. Wind und Wetter } nötigenfalls unter Beigabe von Kärtchen.
c. Strömungen

III. Dampfschiffswege, einzeln nebst Abzweigungen, unter der in der Uebersichtskarte angeführten Zahl. Beschreibung etwa in folgender Weise:
a. Angabe des Weges; rechtweisende Kurse und Distanzen bis zu gewissen Punkten.
b. Länge des ganzen Weges.
c. Länge von Teilstrecken.
d. Hinweise auf zu passierende Küstenvorsprünge, Inseln, Untiefen u. dgl. mit kurzen Angaben über dort vorhandene Landmarken, Leuchtfeuer, Seezeichen; besondere Wind- und Wetterverhältnisse; Strömungen; Signal-, Lloydssignal-, Telegraphen-, Sturm- und Eissignal-, sowie Küstenwacht- und Rettungsstationen; nötigenfalls für besondere Gegenden auch Landungsmöglichkeit und vorhandene Vorräte an Proviant und Wasser.
e. Hinweise auf am Wege oder ihm am nächsten liegende Häfen zur Ergänzung von Kohlen, Proviant, Wasser oder sonstigen Bedürfnissen; Angabe von Zeitsignalstationen.
f. Hinweise auf Häfen, die sich zur Ausführung von Reparaturen verschiedener Art eignen, vorhandene Docks, Grösse derselben usw.
g. Anweisungen zum Passieren von Strassen und Durchfahrten, die auf dem Wege liegen.
h. Hinweise auf etwa anzutreffendes Eis oder sonstige gefahrbringende treibende Gegenstände.
i. Hinweise auf Lotungsgründe zur Bestimmung des Schiffsortes und für Ansteuerung.
k. Ansteuerung der Küste bis zum Antreffen von Lotsen.
l. Hinweise auf die besten Küstenhandbücher und Spezialkarten für den Bestimmungshafen, weil Einsteuerungen und Beschreibungen von Flüssen und Häfen für diese Handbücher nicht in Frage kommen können.

Für den Nordatlantischen Ozean würde das entsprechende Buch gleichzeitig als Ergänzung der Wetter-Ausschaukarten dienen.

Es sei hierbei bemerkt, dass die allgemeinen Verhältnisse auf den Ozeanen selbst hier genügend bekannt sind, dass es also nicht darauf ankommt, hierüber gleichzeitig mit zu berichten. Für die Nähe der Küsten ist dieses in Bezug auf Strömungen, besonders bei anormalen Witterungsverhältnissen, jedoch nicht überall der Fall, und es bestehen in dieser Hinsicht noch manche Lücken. Erfahrene Schiffsführer können daher durch Beifügung von Berichten über Strömungen in der Nähe der Küsten viel Nutzen schaffen. Vor allen Dingen ist es jedoch erwünscht, Vorschläge zu machen, die praktische Resultate versprechen.

Es wird daher ergebenst ersucht, zunächst selbst Stellung zu nehmen, dann aber auch durch Ausgabe dieser Schreiben an die aktiven Kapitäne, Aeusserungen derselben über den vorstehenden Plan an die Direktion der Seewarte gelangen zu lassen, einerlei ob Zustimmung, Kritik oder Vorschläge zur Verbesserung darin enthalten sind.

* * *

Diese für die Oeffentlichkeit bestimmte Mitteilung der Seewarte wird in den Kreisen, für die sie vorzugsweise bestimmt ist, mit grosser Aufmerksamkeit und sehr wahrscheinlich auch mit Genugtuung begrüsst werden. Einem Bedürfnis, ja man könnte sagen einem Mangel wird durch Herausgabe von Segelhandbüchern für die Dampferfahrt entsprochen. Hamburgische Seeschifferkreise haben durch ihre Vertretung schon vor einigen Wochen ihre Ansicht über die in Gebrauch befindlichen Segelhandbücher ausgesprochen und dabei auf Grund eines Vortrages vom Assistenten der Seewarte, Herrn Kapitän Meyer, Vorschläge, zwar nur allgemein gehaltend, gemacht, jedoch im wesentlichen übereinstimmend mit den bestimmt formulierten, wie sie die obenstehende Mitteilung der Seewarte enthält. Immerhin werden die Seeschiffervereine richtig tun, wenn sie die Ansicht solcher Mitglieder einholen, die noch keine Gelegenheit hatten, ihre Anschauung über die im Entwurf niedergelegten Gedanken zu äussern. Wir werden dann noch später auf das Thema zurückkommen.

XVI. ordentliche Genossenschaftsversammlung der See-Berufsgenossenschaft in Düsseldorf.

Die vom Vorstand festgesetzte Tagesordnung der Genossenschaftsversammlung hat in der Zeit vom 29.—31. Mai in Essen und Düsseldorf in der programmmässig verkündeten Weise ihre Erledigung gefunden. Nach einer am 29. Mai im Konferenzsal der Hamburger Handelskammer abgehaltenen Sitzung des Genossenschaftsvorstandes, in Gegenwart von Vertretern des Reichs-Versicherungsamtes und der Versicherten, fand am Abend desselben Tages die erste Zusammenkunft aller Teilnehmer in Essen statt.

Das Programm des nächsten Tages, Besichtigung der Kruppschen Werke und der Wohlfahrtseinrichtungen der Firma, übertraf, so vielversprechend es auch lautete, umsomehr die weitgehendsten Erwartungen, als Herr Direktor Dr. Roettger, unterstützt von einer Reihe der hervorragendsten Beamten des Werks persönlich sich der Mühe unterzogen hatte, die Besichtigung zu leiten. Die Weltfirma Fried. Krupp verherrlichen, das riesenhafte und doch graziöse ihrer Einrichtungen hier kennzeichnen, würde den Rahmen dieser referierenden kurzen Abhandlung weit überschreiten. Jedoch ein Moment, das Herr Richd. C. Krogmann, der Vorsitzende der See-Berufsgenossenschaft, später beim Frühstücksmahl besonders ausdrucksvoll hervorhob, es darf nicht unerwähnt bleiben. Trotz des nachhaltigen Eindrucks, mit dem der Riesenbetrieb auf die Besucher wirkte, und sie deshalb naturgemäss anderen Wahrnehmungen weniger empfänglich zeigen musste, war ihnen doch das Auftreten jener ungezählten Leute aufgefallen, die unter Führung ihrer Werkmeister und höheren Vorgesetzten die Riesenwerke in Tätigkeit halten: die Krupp'schen Arbeiter.

Ihre frische Erscheinung, die offenen, trotz Russ und Rauch freundlichen Gesichter, die bereitwillige und stets entgegenkommende Form, in der Fragen der Besucher von den Arbeitern beantwortet wurden — all diese Erscheinungen, welche ihren Eindruck auf die Besucher nicht verfehlten, sind für das schöne Verhältnis des grössten deutschen Arbeitgebers zu seinen Leuten ein Beweis, wie er treffender kaum erbracht werden kann. Und der Vorsitzende hatte Recht, wenn er sagte, dass, wenn unter dem Denkmal des verstorbenen Herrn Krupp die schönen von dem Verstorbenen selbst verfassten Worte ständen: »Der Zweck der Arbeit soll das Gemeinwohl sein«, man dem jetzigen hochverdienten Inhaber die Worte widmen könne: »Nicht was du bist, sondern wie du es bist, sei dein Ruhm.«

Der nächste Tag, der 31. Mai, fand alle Teilnehmer in Düsseldorf vereinigt zu der ordentlichen Genossenschaftsversammlung, die im Oberlichtsal der städtischen Tonhalle abgehalten wurde und um 10½ Uhr morgens begann; eine zahlreiche Versammlung, die hier vertreten war. Namhafte Regierungsvertreter, Reichstagsabgeordnete, sowie die Träger bekannter Namen an der deutschen Wasserkante. Aber nicht allein ihre Anwesenheit, sondern ihre aktive und oft sehr lebhafte Beteiligung an der Diskussion zu einzelnen Punkten der reichhaltigen Tagesordnung, diese Momente trugen dazu bei, der XVI. ordentlichen Genossenschaftsversammlung einen ihrer Bedeutung entsprechenden Character zu verleihen. Von Regierungsvertretern waren anwesend: der Präsident des Reichsversicherungsamtes, Herr Geh. Ober-Reg.-Rat Gaebel. Der Herr Staatssekretär des Innern hatte als seine Kommissare delegiert die Herren Geh. Ober-Reg.-Rat Dr. Kaufmann, Geh. Rat Donner und Reg.-Rat Dr. Beckmann, während das Reichs-Marineamt durch die Herren Exc. Perels und Admiral Schmidt vertreten war. Ausserdem waren anwesend die Direktoren Middendorf und Ulrich vom Germanischen Lloyd, die Herren Reichstagsabgeordneten Freese, Kirsch, Semler und Tönnies.

Nachdem der Vorsitzende die Anwesenden, insbesondere die Vertreter der Reichsbehörden begrüsst hatte, widmete er dem Andenken des verstorbenen Herrn Dir. Ludolf Meyer ehrende Worte.

Sodann wurde in folgender Weise zur Erledigung der einzelnen Punkte der Tagesordnung geschritten.

1) Es wurden gewählt zu Beisitzern die Herren Senator Wessels, Bremen; Geh. Rat Sartori, Kiel; als Schriftführer Herr Hermann Lange, Lübeck und Herr H. C. Detleffsen, Flensburg.

2) In die Kommission zur Prüfung der Legitimation der Erschienenen wurden gewählt die Herren Kom. Rat Preuss, Königsberg, P. van Neusen, Emden und Dir. Nolze, Bremen.

3) Das Protokoll der 15. ordentlichen Genossenschaftsversammlung vom 1. Juni 1901, wurde genehmigt; auf Verlesung wurde verzichtet, da es den Delegierten vorher abschriftlich zugestellt worden ist.

4) Der Jahresbericht und die Rechnungsablage für 1901 wurden genehmigt.

5) In den Ausschuss von 3 Mitgliedern und 3 Ersatzmännern zur Prüfung der Jahresrechnung für 1902 wurden als Mitglieder die Herren Sanders, Dir. Hertz und Dir. Johs. Merck, zu Ersatzmännern die Herren Direktoren Harms, Amsinck und Overweg, alle aus Hamburg, gewählt.

6) Der Etat für 1903 wurde in der vom Vorstand vorgelegten Form genehmigt.

7) Zur Revision der Unfallverhütungs-Vorschriften muss im Allgemeinen hervorgehoben werden, dass nicht weniger als 150 Abänderungen, davon verschiedene sehr einschneidender Natur, nach mehr oder weniger längerer Auseinandersetzung angenommen wurden. Unter den Abänderungen sind besonders hervorzuheben: Die jedem Schiffe ausserhalb der grossen Küstenfahrt auferlegte Verpflichtung zur Führung eines Deviations- und Chronometerjournals; Feststellung des Besatzungsetat aller Schiffe von 700 t R. Br. in langer und atlantischer Fahrt; Verpflichtung der Decksleute, sich auf Farbenblindheit und Sehschärfe untersuchen zu lassen; einschneidende Aenderungen über Mitnahme von Rettungsbooten und Rettungsgürteln; weitgehende Erweiterungen der Feuerlösch-Vorrichtungen; Bestimmungen über Aufbewahrung gesundheitsschädlicher und feuergefahrlicher Farben; sehr ausführliche und einschneidende Bestimmungen über mitzunehmende nautische Instrumente etc. An der besonders zu einzelnen Punkten sehr lebhaft geführten Diskussion beteiligten sich ausser dem Vorsitzenden vorzugsweise die Herren Präsident Gaebel, Admiral Schmidt, Geh. Rat Donner, Direktor Middendorf, Senator Wessels, Dir. Schauseil, Generalkonsul Kothe, Dir. Ahlers, Insp. Polis, Dir. Thomae, Dir. Boeger, Insp. Opitz und Andere mehr.

8) Vorschriften über die Verpflichtungen der zum Bezug von Unfallrenten Berechtigten, welche sich, ohne auf einem Deutschen Schiffe angemustert zu sein, im Auslande aufhalten. Vorgelegt wurde ein Entwurf von Vorschriften, welche der Genossenschaftsvorstand in Gemässheit des § 98, Abs. 3 (Seeunfall-Versicherungsgesetz) ausgearbeitet hat und welche die Meldepflicht der Rentenberechtigten während ihres Aufenthaltes im Auslande regeln. Nach Erläuterung des Entwurfs durch den Verwaltungs-Direktor Schauseil, erklärte Präsident Gaebel, dass gegen die in Aussicht genommenen Vorschriften seitens des Reichsversicherungsamtes keinerlei Bedenken zu erheben seien, worauf der Entwurf einstimmig genehmigt wurde.

9) Zum Statut wurde die Mitteilung gemacht, dass das auf der vorjährigen Genossenschafts-Versammlung beschlossene Statut vom Reichsversicherungsamt mit Ausnahme eines einzigen aber belanglosen Punktes, glatt genehmigt worden sei.

10) Zur Invaliden-Witwen- und Waisen-Versicherungskasse gab der Vorsitzende bekannt, dass die mathematischen Berechnungen über die der Kasse voraussichtlich zu erwachsenden Belastung noch nicht zum Abschluss gelangt seien. Um diesen Berechnungen eine möglichst sichere Grundlage zu geben, sei beschlossen worden, durch Vermittelungen der Reedereien am 1. Oktober ds. Js. eine genaue Feststellung der sämtlichen Personalien der Mannschaften deutscher Seefahrzeuge, sowie deren Angehörigen zu bewirken, um hierdurch insbesondere den Bestand an verheirateten Seeleuten, Ehefrauen und Kindern unter 15 Jahren zu ermitteln. Dieses Vorgehen erfreue sich des ungeteilten Beifalls der in Betracht kommenden Reichsbehörden (Reichsamt des Innern und Reichsversicherungsamt). Sofort nach Abschluss dieser Ermittelungen, sollen die zum Zustandekommen der Kasseneinrichtung bereits seit längerer Zeit schwebenden Verhandlungen mit dem Bundesrat zum endgültigen Abschluss gebracht werden.

11) Ueberwachung des Tiefganges der Seeschiffe. Mit grosser Aufmerksamkeit wurden bei der Tiefladelinie die vom Vorsitzenden gemachten durch den Direktor des Germanischen Lloyd Herrn Middendorf ergänzten Mitteilungen aufgenommen, denen zufolge nach wie vor der Bearbeitung der umfangreichen Materie eingehende Aufmerksamkeit geschenkt werde. Um sich auch über die Wirkung der Belastung bei Schiffen mit Deckslast ein richtiges Urteil bilden zu können, werden von allen Decklast-Fahrzeugen, die den Kaiser Wilhelm-Kanal passieren, photographische Aufnahmen genommen. Ferner ist in späterer Zeit beabsichtigt, zur Verhütung einer Unterladung der Dampfer für diese eine Leichtladelinie in Wirksamkeit treten zu lassen.

12) Errichtung einer unabhängigen Kettenprüfungsanstalt. Die Errichtung einer Kettenprüfungsanstalt, wie sie s. Zt. vom Deutschen Nautischen Verein angeregt wurde, gab zu längeren Auseinandersetzungen Anlass. Da die Herstellungskosten, noch mehr aber die Unterhaltungskosten einer derartigen Anstalt einen Aufwand notwendig machen, der das Budget der Seeberufs-Genossenschaft überschreitet, hatte sich der Vorsitzende an verschiedene Reichsämter mit dem Ersuchen gewandt, ihre

Ansicht über eine event. pekuniäre Beteiligung aussprechen zu wollen. Das Reichsmarineamt, im Besitz einer eigenen Kettenprüfungsanstalt, lehnte das Anliegen ab, vom Reichsamt des Innern steht die Antwort noch aus. Da allerseits festgestellt wurde, dass die Verwirklichung der Errichtung einer Kettenprüfungsanstalt abhängig von staatlichen Zuschüssen gemacht werden müsse, konnte eine endgültige Antwort zu diesem Gegenstand der Tagesordnung noch nicht gegeben werden.

13) Zu den öffentlichen Blättern, durch welche die Bekanntmachungen des Genossenschaftsvorstandes erfolgen sollen, wurden die in verschiedenen Seestädten erscheinenden gelesensten Tageszeitungen bestimmt.

14) Auf Vorschlag von Herrn Senator Wessels-Bremen, der die letztjährige Geschäftsführung rühmend hervorhob, wurden per Akklamation Herr Rich. C. Krogmann zum Vorsitzenden und Herr Konsul Mathies zu seinem Stellvertreter für das Jahr 1903 gewählt. Beide Herren nehmen dankend die Wahl an.

15) Etwaige, bis zum 23. Mai cr. eingegangene Anträge von Mitgliedern, waren nicht gestellt.

16) Zum Ort der nächsten ordentlichen Genossenschaftsversammlung wurde Bremen ausersehen.

17) An Stelle des stellvertretenden Vorstandsmitgliedes, des verstorbenen Herrn Direktor Ludolph Meyer, wurde Herr Direktor Wolff gewählt.

18) Von der Verfolgung des Regressanspruchs gegen den Bootsmann R. K., der durch Fahrlässigkeit einen Unfall herbeigeführt hatte, wurde abgesehen.

Nach Erledigung dieses Punktes war die Tagesordnung erschöpft. In Verhinderung des Oberbürgermeisters von Düsseldorf nahm Herr Abgeordneter Ottermann noch Gelegenheit, durch einige liebenswürdige Worte, die sehr beifällige Aufnahme fanden, die See-Berufsgenossenschaft in Düsseldorf willkommen zu heissen.

Der mehrstündigen und sehr anregenden Beratung folgte unmittelbar das in Aussicht genommene Festmahl, das seinen Teilnehmern vorzüglich durch sehr bemerkenswerte Toaste in dauernder Erinnerung bleiben wird. Der Vorsitzende, Herr Richd. C. Krogmann, als erster Redner, schilderte in der ihm eigenen scharf pointierten Weise das huldvolle Interesse S. Maj. des Kaisers für die See-Berufsgenossenschaft, deren Aufgaben und Arbeiten, insbesondere die ernsten Bestrebungen in der Tiefladelinie, der Monarch mit grosser Sachkenntnis und Aufmerksamkeit verfolge. Seine Worte, die in einem Hoch gipfelten auf Kaiser Wilhelm II., um den uns alle Nationen beneiden, fanden begeisterte Aufnahme. Herr Senator Wessels sprach über die Fürsorge der See-Berufsgenossenschaft den Versicherten gegenüber und erklärte unter Beifall, dass der Genossenschaft ihre Arbeiten erleichtert und ermöglicht würden, durch das verständnisvolle Entgegenkommen des Reichsversicherungsamts und seines hochverdienten Präsidenten Herrn Geh.-Rat Gaebel. Der Gefeierte dankte und wies in längerer eindrucksvoller Rede auf die langjährigen Wechselbeziehungen des Reichsversicherungsamts und der See-Berufsgenossenschaft hin, deren ungetrübten Fortbestand er für alle Zeiten erwartete. Herr Geheimrat Kaufmann dankte in geistreicher Weise, indem er besonders hinwies, auf die frische und die anregende Art der Versammlung, der er stets mit grossem Vergnügen als Vertreter des Reichsamt des Innern beiwohnte; er liess seinen Toast auf die Reederei und die See-Berufsgenossenschaft ausklingen. — Excellenz Perels, indem er die glänzenden Resultate der See-Berufsgenossenschaft schilderte, brachte in schwungvollen Worten ein mit grossem Beifall aufgenommenes Hoch auf Herrn Krogmann, den verdienten Vorsitzenden der See-Berufsgenossenschaft aus. Herr Konsul Mathies widmete sein Glas der Stadt Düsseldorf und dem schönen Rheinland, wofür als Rheinländer und Vertreter der Stadt Düsseldorf im Reichstage und Landtage Herr Amtsgerichtsrat Kirsch dankte.

Schiffbau.

Bauaufträge.

Die Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft, Flensburg, schloss in diesen Tagen mit der Deutschen Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Hansa« in Bremen den Bau eines grösseren **Dampfers** von ca. **8000 t Tragfähigkeit** ab.

* * *

Probefahrten.

Am 1. Juni machte der auf der Schiffswerft von Henry Koch, Lübeck, für die Herren Gerhard & Hey neuerbaute Dampfer **»Wilhelm Oelssner«** seine Probefahrt, die von Travemünde nach Holtenau stattfand und zur allseitigen Zufriedenheit ausfiel. Die Abmessungen sind 261 × 36′ 6″ × 18′ 4″. Tragfähigkeit bei einem mittleren Tiefgang von 17′ 3″ engl. beträgt 2400 t d. w. Der Neubau ist mit einer Dreifach-Expansions-Schiffsmaschine ausgestattet, die 825 HP. indicierte und dem Schiffe auf der Probefahrt auf der Strecke Steinriff-Boje bei Travemünde bis Stollergrund-Feuerschiff eine Durchschnitts-Geschwindigkeit von 11,3 Knoten in der Stunde gab. Der Dampfer ist ausserdem mit 6 Dampfwinden, doppelten Ladebäumen, elektrischem Licht für Lösch- und Ladezwecke, Kajüten-, Top- und Seitenlichtern in modernster Weise eingerichtet.

Vermischtes.

Am 28. ds. Mts. fand in Mainz die diesjährige **Hauptversammlung** der **Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger** statt. Aus dem Geschäftsbericht ist zu entnehmen, dass die Rettungsstationen im letzten Rechnungsjahre 24 mal mit Erfolg tätig gewesen sind und 128 Menschenleben aus Seenot gerettet haben. Die Zahl der durch die Gesellschaft seit ihrer Begründung geretteten Personen ist damit auf 2945 gestiegen. Von diesen wurden 2504 in 441 Strandungsfällen durch Boote, 441 in 84 Strandungsfällen durch Raketen-Apparate gerettet. Für die Rettungsmannschaften wurden an Prämien für gerettete Menschenleben 6153,50 Mk. bezahlt. Die Prämiirung erfolgte auf Grund eingehender Würdigung der durch die Bezirksverwaltungen bezw. Ortsausschüsse gestellten Anträge. Der Bericht fährt fort: »Es ist aber zur Ehre der Retter nie zu vergessen, dass es dem geraden Charakter unserer Küstenbevölkerung nicht entspricht, sich durch die Aussicht auf eine Prämie leiten zu lassen, und dass vielmehr in ihnen das Bewusstsein, den Mitmenschen in Seenot unter Einsetzung des eigenen Lebens beistehen zu müssen, fest und unwandelbar eingewurzelt ist. Um aber den Mannschaften, wenn sie beim Rettungswerk bleiben sollten, auch die etwaige Sorge für ihre Hinterbliebenen zu erleichtern, hat der Vorstand auf Antrag des Wasserbauinspektors in Tönning die Mannschaften der Rettungsboote des fiskalischen Feuerschiffs vor der Eider bei der Baseler Transport-Versicherungs-Gesellschaft zu denselben Bedingungen wie die eigenen Mannschaften versichert.« Die Gesamteinnahmen der Gesellschaft beliefen sich auf rund 307 000 ℳ gegen 295 000 ℳ im Vorjahre. Die Jahresbeiträge von 53 560 Mitgliedern betrugen 148 000 ℳ gegen 150 000 ℳ im Vorjahre. Die ausserordentlichen Beiträge betrugen 84 000 ℳ gegen 68 000 ℳ im Vorjahre. Von den Einnahmen wurden rund 20 000 ℳ durch die »Sammelschiffchen« aufgebracht. Auf der Tagesordnung stand noch eine Reihe von Anträgen aus den einzelnen Bezirksverwaltungen auf Ergänzung verschiedener Stationen an Rettungsgeräten bezw. Renovierung der Schuppen, und zwar bei Stationen Neuharlingersiel, Utlandshörn, Hamburg, Heide, Stralsund, Thiessow-Ost, Ruden, Greifswalder Oie, Swinemünde, Leba, Pillau, Nimmersatt. Auf Grund der Berichte der Inspektoren wurden die Kosten im Gesamt-

betrage von gegen 70 000 ℳ bewilligt. Auf Grund eines Antrages der Bezirksverwaltung Hamburg werden die Bestimmungen der Laeisz-Stiftung dahin ergänzt, dass nach Entscheidung des Vorstandes zu einmaligen Unterstützungen von Hinterbliebenen solcher Deutschen, welche durch Unglücksfälle bei Rettungen auf hoher See ihr Leben verloren haben, die Stiftungsgelder innerhalb der verfügbaren Mittel aufgewendet werden. Der Vertreter von Hamburg, Dr. Mutzenbecher, teilt mit, dass ein Ehepaar in Hamburg, welches noch nicht genannt sein will, der Gesellschaft 275 000 ℳ vermacht habe.

Schiffsverkehr im Hafen von Buenos Aires während des Jahres 1901. Im Jahre 1901 verkehrten in dem Hafen von Buenos Aires 25 837 Schiffe von zusammen 8 661 299 t R. Raumgehalt. Der Raumgehalt der in Buenos Aires verkehrenden Schiffe stieg in den letzten elf Jahren von 4 546 729 t R. auf 8 661 299 t R. Und zwar sind im Jahre 1901:

	Dampfer	t R.	Segelschiffe	t R.
Eingelaufen.				
Von Uebersee . . .	1105	2 362 681,86	254	214 045,42
In der Küstenfahrt	2124	1 125 302,22	9431	639 309,61
Insgesamt . . .	3229	3 487 984,08	9685	853 355,03
Ausgelaufen:				
Nach Uebersee . .	1099	2 262 076,94	231	198 221,83
In der Küstenfahrt	2227	1 219 983,94	9366	639 677,44
Insgesamt . . .	3326	3 482 060,88	9597	837 899,27

In diesen Zahlen sind die Schiffe von Uebersee, welche aus einem anderen argentinischen Hafen einliefen, mit einbegriffen. Die verschiedenen Nationen waren an dem überseeischen Schiffsverkehr, wie folgt, beteiligt:

	Eingelaufen		Ausgelaufen	
	Dampfer	Segelschiffe	Dampfer	Segelschiffe
Grossbritannien . . .	621	60	616	49
Deutschland	181	7	183	8
Italien	110	85	108	79
Frankreich	76	1	74	—
Spanien	61	6	61	5
Norwegen	2	51	2	51
Niederlande	26	—	23	—
Vereinigte Staaten von Amerika . .	—	27	—	24
Brasilien	9	2	15	2

(Nach einem Berichte d. Kaiserl. General-Konsulats in Buenos Aires.)

Ein neuer Fischereikutter. Dem »Mitteilungsblatt des Dänischen Fischereivereins« (Dansk Fiskeriforenings Medlemsblad) werden unter dem 10. Oktober 1901 folgende interessante Mitteilungen aus Frederikshavn gemacht: Ein für norwegische Rechnung auf der Schiffsbauwerft des Herrn H. V. Buhl erbauter Kutter läuft am 11. Oktober vom Stapel. Das Fahrzeug soll »Inga« heissen und gehört dem Fischexporteur Hegsted in Trondjem. Es soll in zwei verschiedenen Eigenschaften verwendet werden. Es soll nämlich einerseits als Frachtquase lebende Fische von den Fangplätzen nach den norwegischen Fischereihäfen bringen; andererseits soll es Langleinenfischerei und Drehwadenfischerei treiben. Sofern der Kutter als Quase zum Transport lebender Fische verwendet werden soll, werden zwei im Boden befindliche Ventile geöffnet, die mit Rohrleitungen in Verbindung stehen und die Bünn mit Wasser füllen. Das Wasser in der Bünn wird erneuert und frisch gehalten durch eine Zentrifugalpumpe. Soll der Kutter zur Langleinenfischerei verwendet und Platz zum Salzen des Fanges geschafft werden, so werden die Ventile geschlossen und die Bünn wird mit der Pumpe leer gepumpt. Wie alle in den letzten Jahren gebauten Fahrzeuge wird auch dieser Kutter mit Hilfsschraube versehen. Diese sowie das Wadenspill und die Zentrifugalpumpe treibt ein Petroleummotor von 12 Pferdestärken aus »Frederikshavns Eisengiesserei und Maschinenfabrik«. Ein so starker Motor ist bis jetzt in keins der hier erbauten Fischerfahrzeuge eingebaut worden. In dem hohlen Besanmast befindet sich ein Rohr, durch welches die Petroleumdünste abgeleitet werden. Dieser Mast dient zugleich als Ventilator für den Maschinenraum. Der Kutter, welcher ein schmuckes und solides Fahrzeug ist, kostet mit Motor, ohne Fischereigerät 17 000 Kronen oder 19 125 Mark.

(Mitt. d. Deutschen Seefischerei-Vereins.)

Vereinsnachrichten.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 4. Juni. Als Mitglieder aufgenommen werden die Herren Kapitäne Heuermann, Wiebel und Carstens, D. »Bundesrat«. Sehr beifällig wird die Mitteilung aufgenommen, dass vom Reichspostdampfer »Herzog« ca. 240 ℳ für die Unterstützungskasse des Vereins eingegangen sind. Unter den Eingängen wird besonders auf das von der Seewarte dem Verein zugestellte Zirkular über den Entwurf eines Segelhandbuches für Dampfer als eines in Aussicht genommenen Werkes hingewiesen, das in praktischen Seemannskreisen mit ungeteilter Befriedigung aufgenommen werden wird. Der Verein hat umsomehr Anlass, diese Empfindung zu teilen, als er noch vor wenigen Wochen die Einführung von Segelhandbüchern für Dampfer befürwortet hat. Mit nicht minder grossem Interesse wird von der Herausgabe einer neuen Monatskarte des Atlantischen Ozeans Kenntnis genommen. Einige Mitglieder wollen die Karte bis zur nächsten Sitzung einer eingehenden Prüfung unterziehen und dann dem Verein darauf bezüglichen Bericht erstatten. — Gemäss seiner Tagesordnung nimmt der Verein dann zu dem Gerücht Stellung, wonach der Seemannsmission die Verwaltung der Seemannskasse übergeben werden solle. Um kein voreiliges Urteil zu fällen, wird eine Kommission mit der Aufgabe ernannt, die erforderlichen Erkundigungen bis zur nächsten Sitzung einzuholen. — Nächste Sitzung am 2. Juli.

Büchersaal.

Leitfaden für den Unterricht im Schiffbau. Herausgegeben von der Inspektion des Bildungswesens der Marine. Verfasser Marinebaumeister **Neudeck**. Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung, Berlin SW 12 Kochstrasse 68—71.

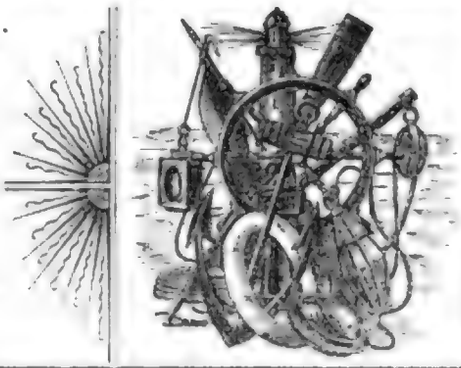
Der vorliegende, in einem Bande vereinigte erste und zweite Teil behandelt den theoretischen und praktischen Schiffbau; ein dritter, in Vorbereitung befindlicher Teil wird die Schiffskunde behandeln. In allgemein und leicht verständlicher Sprache geschrieben und die mathematische Behandlung des Stoffes so einfach als möglich gestaltend, wird der Leitfaden dem Laien und allen denen, die sich dem Schiffbaustudium zu widmen beginnen, eine gründliche Kenntnis der Grundsätze der Schiffbauwissenschaft und des Schiffbaues vermitteln. Der Verfasser hat versucht, das ganze Gebiet der Schiffbauwissenschaft und des Schiffbaues in logischer Folge aneinander zu reihen und Alles zu bringen, was für Konstruktion und Bau an neueren Angaben von Wert ist, so dass das Buch auch als Nachschlagewerk sich von hohem Nutzen erweisen wird. 133 Abbildungen, teils dem Texte eingefügt, teils auf 24 Steindrucktafeln dargeboten, gewähren dem Texte trefflichste Erläuterung. Der »Leitfaden für den Unterricht im Schiffbau« ist von gleich hoher Bedeutung für Offiziere der Kriegs- und Handelsmarine, für Schiffbauer, für Reeder, für Studierende und für alle Marineinteressenten.

Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer
zu Hamburg.
(Geschäftsführender Verein, Steinhöft 1.)

Seeschiffer-Verein „Weser"
in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin"
in Stettin.



Schiffer-Gesellschaft
in Lübeck.

Verein
Flensburger Seeschiffer
in Flensburg.

Seeschiffer-Verein
in Danzig.

Statut des Verbandes Deutscher Seeschiffer-Vereine.

§ 1.

Der Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine bezweckt die Förderung der Interessen des Standes der Seeschiffer und Seesteuerleute im besonderen und der Seeschiffahrt im allgemeinen.

§ 2.

Mitglieder des Verbandes können nur diejenigen Vereine werden, deren ordentliche Mitglieder Seeschiffer oder Seesteuerleute sind.

Die Aufnahme eines neuen Vereins erfolgt, nachdem sich der Vorstand des geschäftsführenden Vereins davon überzeugt hat, dass die in Abs. 1 genannten Bedingungen erfüllt sind.

§ 3.

Die Leitung und Vertretung des Verbandes ruht in den Händen des Vorstandes desjenigen Vereins, welcher mit $^2/_3$ Stimmenmehrheit der vertretenen Vereine zum geschäftsführenden Verein auf dem Verbandstage gewählt wird. Ergibt die Wahl keine $^2/_3$ Majorität für einen Verein, so bleibt der bisherige geschäftsführende Verein im Amte. Der Ort eines in Aussicht genommenen Verbandstages wird durch Majoritätsbeschluss der Einzelvereine, der Termin durch den Vorstand des geschäftsführenden Vereins bestimmt.

§ 4.

Zu Delegirten für den Verbandstag können nur ordentliche Mitglieder der zugehörigen Vereine gewählt werden.

Den Vorsitz in der Versammlung führt der Vorsitzende des geschäftsführenden Vereins oder in dessen Behinderung sein Vertreter.

Die Führung des Protokolls liegt in den Händen eines Verbandsschriftführers, der Mitglied vom Vorstand des letztjährigen geschäftsführenden Vereins sein muss.

§ 5.

An den Verhandlungen des Verbandstages und an den Abstimmungen kann jedes Mitglied der zum Verbande gehörenden Einzelvereine teilnehmen.

Es erfolgen jedoch die Abstimmungen auf dem Verbandstage nach Vereinen

1) über Verwaltungs-Angelegenheiten, insbesondere auch über Aenderungen des Statuts und der Geschäftsordnung,
2) wenn die Mehrheit der auf dem Verbandstage vertretenen Vereine einen solchen Abstimmungsmodus verlangt.

Bei der Abstimmung nach Vereinen hat jeder Verein für jede angefangenen 100 seiner Mitglieder eine Stimme.

Abänderungen des Statuts und der Geschäftsordnung können nur mit $^2/_3$ Majorität der abgegebenen Stimmen beschlossen werden. Bei allen sonstigen Abstimmungen entscheidet einfache Majorität. Bei Stimmengleichheit findet eine zweite Abstimmung statt. Bei Wiederholung der Stimmengleichheit gilt der Antrag als abgelehnt.

§ 6.

Ein Verbandstag muss, wenn irgend möglich, im I. Quartal des Jahres abgehalten werden. Ist seine Abhaltung beschlossen, so ist er innerhalb zweier Monate einzuberufen. Anträge zur Tagesordnung sind mindestens 4 Wochen vorher dem geschäftsführenden Verein einzusenden. Ausnahmsweise können Gegenstände von besonderer Wichtigkeit, wenn sie spätestens 14 Tage vorher angemeldet sind, vom geschäftsführenden Verein noch nachträglich auf die Tagesordnung gestellt werden. Den übrigen Vereinen ist davon unverzüglich Mitteilung zu machen.

Drei Wochen vor Abhaltung des Verbandstages wird die Tagesordnung vom geschäftsführenden Verein den Einzelvereinen mitgeteilt.

§ 7.

Die Einzelvereine haben dem geschäftsführenden Verein laufende Mittheilungen über alle für den Verband wichtigen Angelegenheiten zu machen, insbesondere auch im Laufe des Januar die Zahl der Vereinsmitglieder mitzuteilen. Der geschäftsführende Verein sorgt für die allgemeine Verbreitung aller Angelegenheiten unter die Mitglieder.

Vereine, welche ihre Tagung zeitweilig aussetzen, haben eine Kommission zu ernennen, die den Verkehr mit dem geschäftsführenden Verein aufrecht erhält.

§ 8.

Kosten, welche dem geschäftsführenden Verein durch Leitung der Verbandsgeschäfte erwachsen, sind unter die Einzelvereine pro Rata ihrer Mitgliederzahl zu verteilen. Die Abrechnung hat alljährlich zu erfolgen.

§ 9.

Ein aus dem Verbande austretender Verein hat für das laufende Jahr noch zu den Kosten des Verbandes nach Verhältnis seiner Mitgliederzahl beizutragen.

§ 10.

Das Verbandsjahr fällt mit dem Kalenderjahr zusammen, jedoch erfolgt die Wahl des geschäftsführenden Vereins für die Zeit von Verbandstag zu Verbandstag.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.

Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1902. No. 24. Hamburg, den 14. Juni. XXXIX. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Der Wert von Sternbeobachtungen. — See-Berufsgenossenschaft. — Handelsflotte, Schiffsbau und Schiffsverkehr in Dänemark. — Untersuchung über die Lage der in der Seeschiffahrt beschäftigten Arbeiter. — Schiffbau. — Vermischtes. — Büchersal. — Kaiser Wilhelm-Kanal. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Auf dem Ausguck.

Bekanntlich hat sich der Nautische Verein zu Hamburg in den letzten Wochen seiner diesjährigen Sitzungsperiode wiederholt mit den für Schiffe im **Nebel und dickem Wetter** vorgeschriebenen **Schallsignalen** beschäftigt. Die daraufbezüglichen Besprechungen, angeregt durch einen Vortrag des Herrn Dr. Ehlers, der in grossen Zügen das ganze Signalwesen behandelte, drehten sich hauptsächlich um die von Herrn Kapitän Leithäuser gemachten und in der »Hansa« veröffentlichten Vorschläge zur Einführung von Seitenhörsignalen. Da, wie allerseits anerkannt wurde, die praktische Durchführbarkeit der Leithäuser'schen Idee abhängig von dem Grad der Genauigkeit gemacht werden müsse, mit dem erfahrungsmässig die Richtung wahrgenommener Schallsignale auf See zu bestimmen ist, beschloss der Verein die Ansicht praktischer Seeleute auf schriftlichem Wege zu dieser Frage einzuholen. Da der Vorstand verpflichtet und ermächtigt worden war, die erforderlichen Schritte einzuleiten, hatte der Vorsitzende eine Vorstandssitzung anberaumt, die am 8. Juni abgehalten wurde. Diese Besprechung zeitigte den Beschluss, nachstehenden Fragebogen allen namhaften hamburgischen Reedereien mit dem Ersuchen um Uebermittelung an ihre Kapitäne zuzustellen. Der Vorstand erhofft von dieser Form der Verbreitung der Fragebogen insofern ein günstiges Resultat, wenn durch Vermittelung ihrer Reeder möglichst vielen Kapitänen und Offizieren Gelegenheit geboten werde, über ihre Erfahrungen beim Wahrnehmen von Schallsignalen Mitteilung zu machen. Der Fragebogen hat folgenden Wortlaut:

Damit der Nautische Verein in die Lage versetzt wird, zu den Ihnen gewiss bekannten Vorschlägen des Herrn Kapitän Leithäuser über Seitenhörsignale, (»Hansa« Seite 111, Jahrg. 1902) ein auf praktische Erfahrungen gestütztes Urteil fällen zu können, ersucht der Vorstand Sie ergebenst um gefällige Beantwortung folgender zwei Fragen:

Wie genau (Angabe in Kompassstrichen) ist nach Ihrer Erfahrung die Richtung eines bei Nebel oder dickem Wetter wahrgenommenen Schallsignals zu bestimmen?

1) bei ruhigem Wetter?

2) bei Wind, unter Berücksichtigung seiner Stärke und Richtung?

Der Verein ersucht Sie noch im Besonderen um Berücksichtigung derjenigen Fälle, wo durch nachträgliche Sichtung eine Kontrolle über die gemachten Beobachtungen ermöglicht worden ist.

* * *

Die **neuen Hafenanlagen in Cuxhaven**, von der Hamburg-Amerika-Linie vorläufig auf 25 Jahre in Pacht genommen, haben durch die am 1. Juni erfolgte Ankunft des grossen Doppelschrauben-

dampfers »Graf Waldersee« eine festliche und würdige Weihe empfangen. Ein epochales Ereignis, nicht nur für den Cuxhavener Hafen, sondern vorzüglich für den überseeischen Personenverkehr der Hamburg-Amerika-Linie. Die prompte und schnelle Art, wie die Passagiere und ihr Gepäck am 1. Juni vom Dampfer an die Landungsstelle und von dort nach erfolgter Zollabfertigung zum bereitstehenden Sonderzug befördert wurden, hat ihren Eindruck nicht verfehlt. Ebenso wie die unverkennbaren Vorzüge der neuen Einrichtung hervortraten, erinnerte man sich auch der Nachteile des bisher gebräuchlichen Systems der Personenbeförderung und der umständlichen Zollabfertigung auf dem Venloer Bahnhof oder gar auf dem Zollamt in der Meyerstrasse. Für die grosse Reederei mit ihrem gewaltigen Personenverkehr waren die durch die neuen Hafenanlagen geschaffenen Personen-Verkehrserleichterungen notwendig geworden.

* * *

Die Seewarte, wahrscheinlich auf Veranlassung des Reichs-Marine-Amts, hat die erste ihrer auf dem letzten nautischen Vereinstag in Aussicht gestellten **Monatskarten** des **Nordatlantischen Ozeans** herausgegeben. Damit ist, wenn auch nicht einem notwendigen Bedürfnis entsprochen, so doch einem Wunsche derjenigen deutschen Seeleute Entgegenkommen gezeigt, die bisher vorzugsweise ihre Kenntnis über die Witterungsverhältnisse auf dem Nordatlantischen Ozean aus den amerikanischen Pilot Charts schöpften. Die Monatskarte weist nicht nur gegenüber ihrer Vorgängerin, der ebenfalls von der Seewarte herausgegebenen Wetterausschaukarte, erhebliche Verbesserungen auf, sie gewinnt auch bei Vergleichen mit den allbekannten und nicht mit Unrecht beliebten Pilot Charts der Amerikaner. Und diese Ueberzeugung darf umsomehr hervorgehoben werden, als die amerikanische Publikation der deutschen sehr wahrscheinlich als Vorbild gedient hat. Zunächst, wenn wir bei Vergleichen bleiben dürfen, verdient die deutsche Karte wegen ihres grösseren Bestecks unzweifelhaft den Vorzug. Sie ist auch übersichtlicher als ihr Vorbild, weil bei ihr überall das Bestreben wohltuend hervortritt, atmosphärische Erscheinungen, wie Sturmbahnen, Nebel- und Eisgrenzen etc. nicht, wie in den amerikanischen Karten auf Kosten der Uebersichtlichkeit übertrieben gross und stark zu kennzeichnen, sondern durch feinere und zartere aber doch genügend hervortretende Linien bildlich darzustellen. Auch begrüssen wir die Kompass-Einteilung von 0 bis 360° als eine sehr zweckmässige Anordnung. Dagegen vermissen wir eingezeichnete Dampferrouten von der Nordspitze Schottlands nach den Neufundland-Banken und zurück. Vielleicht liessen sich diese in einer späteren Auflage noch nachholen. In den Sommermonaten, in der Saison Montreals, wird der Weg um Schottland sehr oft der Kanalfahrt vorgezogen. Ob es sich weiter empfiehlt, statt der auf der linken Seite gegebenen Beschreibungen über den »Durchschnitt des Witterungscharakters« über »Winde und Stürme«, »Niederschläge«, wohl periodische Erscheinungen, andere, vielleicht ähnliche instruktive Mitteilungen, wie sie in den Pilot Charts auf derselben Stelle zu lesen sind, wiederzugeben, wäre zu erwägen. Dagegen ist diese linke Seite für Informationen über »Nebel« und »Treibeis« ohne alle Frage der richtige Platz, weil er am Meisten in die Augen springt. Erwähnung verdienen noch die auf der Rückseite der Karte gemachten Mitteilungen, unter denen die Angaben über schwere Stürme, denen Dampfer in den letzten Wochen ausgesetzt waren, besonders bemerkenswert sind. — Auf eine erschöpfende Darstellung der Karte hinsichtlich ihrer Einrichtung und Anordnung müssen wir verzichten, weil eine Beschreibung über eine kartographische Erscheinung, mag sie noch so ausführlich gehalten sein, doch nur ein unzulängliches Bild liefert. Wer aber die Pilot Charts kennt, wird sich unschwer ein Urteil über die Monatskarte bilden können. Und wer die Pilot Charts gerne benutzt hat, wird in der deutschen Karte ein neues wertvolles Hilfsmittel der Navigation mit Freuden begrüssen. Wir beglückwünschen die Seewarte zu ihrer neuesten Leistung, die verbunden mit dem in voriger Woche erschienenen Zirkular über einen Entwurf zu einem Segelhandbuch für Dampfer das löbliche und dankenswerte Bestreben erkennen lässt, dem praktischen Seemann praktische Unterweisungen zur Erleichterung seines Berufes zu geben.

* * *

»Syren & Shipping«, ein namhaftes englisches Fachblatt, nimmt, veranlasst durch eine Zuschrift, zur **Ruderkommandofrage** Stellung und beleuchtet dieses in deutschen Schiffahrtskreisen bis zur Erschöpfung behandelte Thema vom Standpunkt des englischen Seemannes. Eine ganz beachtenswerte Lektüre, wenn sie auch mancherlei Unrichtigkeiten enthält. So erzählt das Blatt u. A. seinen Lesern, die deutsche Kriegsmarine habe in Gemeinschaft mit der Hamburg-Amerika-Linie und dem Norddeutschen Lloyd schon seit langen Jahren »Rechts« und »Links« als Ruderkommando zur allgemeinen Zufriedenheit eingeführt. Machte diese Behauptung nicht den Eindruck aufrichtiger Ueberzeugung, man könnte an einen gar nicht so üblen Scherz glauben. Immerhin kann es ja nichts schaden, wenn der Engländer die deutschen Schiffahrtskreise in schönster Harmonie über die Ruderkommandofrage glaubt. Aber nicht um Unrichtigkeiten nachzuweisen, ist jene Auslassung hier erwähnt, sondern um auszusprechen, dass englische Schiffahrtskreise einer internationalen Regelung der Ruderkommandofrage

[illegible] nicht so ablehnend gegenüberstehen, wie es in deutschen Regierungskreisen schon wiederholt behauptet worden ist. Die Herren jenseits des Kanals haben längst begriffen, dass »Britannia rules the waves« nicht mehr dieselbe Berechtigung wie vor einigen Jahrzehnten hat. Sie nehmen Interesse an den Vorgängen in anderen Marinen; ihre Exklusivität ist längst dem Bedürfnis gewichen, sich über die Einrichtungen anderer maritimer Nationen zu unterrichten. So kommt beispielsweise der Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine in letzter Zeit sehr oft in die Lage, über sein Urteil von den Leitern englischer Seeschiffer-Vereine in wichtigen Sachen befragt zu werden. Und in den meisten Fällen mit dem Resultat, dass die Ansicht des deutschen Verbandes vollständig akzeptiert wird. Aber, um auf den Aufsatz über das Ruderkommando zurückzukommen. Der Leser wird sich ein Urteil über die Tendenz jener Abhandlung bilden können, wenn wir den Schlusssatz, in dem alle vorhergegangenen Gedanken kurz zusammengefasst sind, reproduzieren. Er lautet: Any change, however must be international in scope.

* * *

Uebrigens erfahren wir, dass kürzlich alle **Elblotsen** zu der Ruderkommandofrage eine Stellung eingenommen haben, die sich ihrem Geiste nach ungefähr mit der Anschauung deckt, wie sie in Kreisen englischer Seeleute als zweckdienlich erörtert wird. Der Sinn der Resolution ist folgender:

> »Die Lotsen können von den bisher im Gebrauch befindlichen Ruderkommandos auf deutschen Schiffen keines zur Einführung befürworten, sie halten vielmehr die Einführung eines einheitlichen, für alle Nationen gleichlautenden Kommandos für notwendig. Als solches würde sich »Steuerbord und Backbord« im Sinne der Kaiserl. Marine empfehlen, falls sich nicht ein neues, für alle Nationen nicht erst der Uebersetzung bedürftiges Kommando finden lassen sollte, was allen andern Kommandos vorzuziehen wäre«.

* * *

Im Anschluss an diese tatsächlichen Angaben mag erwähnt werden, dass der auf Seite 217 und 229 hier besprochene Aufsatz des Herrn Admiral Schmidt über das Ruderkommando, s. Zt. veröffentlicht in der Marine-Rundschau, dort zu Gegenäusserungen Anlass gegeben hat. Herr Dr. C. Gütschow, Hamburg, der den Vorwurf zurückweist, als hätten hamburgische Schiffahrtskreise die Ruderkommandofrage vom Standpunkt eines Parteiinteresses behandelt, geht berichtigend auf einige Angaben des Artikels ein und stellt fest, dass vom 1. Juli 1902 ab, auf den weitaus meisten hamburgischen, bremischen und oldenburgischen Schiffen »Rechts« und »Links« kommandiert werden soll. Eine Verordnung zur Einführung des Marine-Ruderkommandos würde nach der Anschauung des Verfassers mehr zur Herbeiführung als zur Verhütung von Kollisionen geeignet sein. Dieser Entgegnung folgt eine Abhandlung des Navigationslehrers Herrn Hahn, Leer, der als Anhänger des Marine-Ruderkommandos für dieses mit Nachdruck eintritt und seine Einführung aus 14 verschiedenen näher bezeichneten Gründen zur Verhütung von Unfällen geboten hält. Wir wollen auf die Ausführungen beider Herren nicht näher eingehen; unser Standpunkt in der Ruderkommandofrage ist den Lesern ja hinlänglich bekannt.

* * *

Das Admiralitätsgericht in London hat dem zur Leyland-Linie gehörenden Dampfer »William Cliff«, der, wie erinnerlich, den Cunard-Dampfer »Etruria« am 26. Februar auf 44° 3' N und 40° 32' W mit Verlust der Schraube, des Ruderpfostens und des Ruders antraf und das hilfslos treibende Schiff am 9. März glücklich in Fayal auf den Azoren einschleppte, einen **Bergelohn** von **11000** £ zuerkannt. Es war eine sehr schwierige Aufgabe, das ruderlose grosse Schiff zu schleppen. Mehrere Notruder, die hergestellt wurden, erwiesen sich als unbrauchbar. Mehrmals wollte der Kapitän des »William Cliff« die »Etruria« loswerfen, jedoch gab er den Bitten ihres Führers nach und setzte die Schleppversuche fort, bis es, nachdem am 4. März ein besseres Notruder fertiggestellt war, schliesslich gelang, das Schiff in Fayal einzubringen. Die »Etruria« hatte 204 Passagiere und 80 000 £ Contanten an Bord. Der Dampfer selbst hatte einen Wert von 52 700 £, seine Ladung einen solchen von 82 000 £. Die geschleppte Distanz betrug etwa 600 sm. Der »William Cliff« hatte mit seiner Ladung einen Wert von 93 200 £. Der Cunard-Dampfer war von New-York via Queenstown nach Liverpool unterwegs, während der »William Cliff« mit einer Stückgutladung von Neworleans kam und ebenfalls nach Liverpool bestimmt war. Von dem Bergelohn wurden, wie der »Leuchtturm« erfährt, 8500 £ der Reederei, 900 £ dem Kapitän und 1600 £ der Mannschaft zugesprochen.

Der Wert von Sternbeobachtungen.

Von C. W. (Bremerhaven).

Die »Hansa« bringt in No. 40, 50 und 51 zwei Artikel über Sternbeobachtungen.

Obwohl beide Abhandlungen von berufener Stelle stammen, von Männern, von denen ein klares Urteil über diesen Punkt erwartet werden darf, so stehen doch die Ansichten der beiden Herren im scharfen Gegensatz zu einander.

Astronomische Schiffsortbestimmungen sind ein wichtiger Zweig der vornehmsten Aufgabe des Kapitäns, der Navigierung, und ist es daher von allgemeinem Interesse, Klarheit darüber zu schaffen, ob Stern- und Mondeshöhen, sowie Monddistanzen, mit Sicherheit für die Festlegung des Schiffsortes

zu verwerten sind; umsomehr als in einem unserer befahrensten Meere, dem Nord-Atlantic, besonders zur Winterszeit, ebenso viel Gelegenheit zu Stern- und Mondbeobachtungen geboten wird, als zu Sonnenhöhen.

Es sei mir gestattet, zuerst auf Herrn Lünings Ansichten einzugehen. Er wünscht, dass der angehende Steuermann schon auf der Schule fleissig Sternbeobachtungen anstelle und berechne. Gewiss, der junge Mann erlangt dadurch Uebung, sogar Gewandtheit im Gebrauch des Sextanten; es regt ihn an, seine frisch erworbenen Kenntnisse zu erproben, und hilft ihm so in glücklicher Weise über die Trockenheit des Unterrichts hinweg. Wer den richtigen Stern in die Glasplatte des künstlichen Horizonts hineinbringt, der wird ihn nachher an Bord auch ohne Schwierigkeit auf die breite Kimm herunter holen und das bischen Schlingern wird die Besitzer strammer Seebeine erst recht nicht in Verlegenheit bringen.

Sollte das Beobachten auf See wirklich so viel schwieriger sein, so hat der Schüler noch mehr Veranlassung sich da zu üben, wo es leichter geht, unter der Leitung eines erfahrenen Lehrers; während er später an Bord manchmal in der Person seines Kapitäns einen weniger wohlwollenden Beurteiler findet, der für die Ungeschicklichkeit des Anfängers keine Nachsicht hat, und ihn nach den ersten allzu stümperhaften Proben seiner Beobachtungskunst von der weiteren Teilnahme an der Navigation ausschliesst.

Dann verbreitet sich der Herr Verfasser über Stern- und Mondbeobachtungen. Wer will es einem Navigationslehrer verargen, dass er den praktischen Nutzen der Methoden, welche er lehrt, immer wieder hervorhebt, auch wenn er dabei etwas zu weit geht.

Das ist im Gegenteil, ganz verständlich. Herr Lüning schiesst jedoch zu weit über das Ziel hinaus. Er will unter anderm, dass wir auch in der Nordsee nach Sternen navigieren sollen, in einer Gegend wo es wegen der kleinen Distanzen, der vielen Leuchtfeuer und des Gewimmels von Fischern nicht angebracht sein würde. Er will auch Monddistanzen wieder zu Ehren bringen. Aber so sehr ich von der praktischen Anwendbarkeit von Stern- und Mondeshöhen überzeugt bin, so wenig will mir der Nutzen von Monddistanzen einleuchten; denn zwischen der Ortsbestimmung durch Stern- und Mondeshöhen einerseits und der Kontrole des Chronometers durch Monddistanzen andererseits, besteht ein beträchtlicher Unterschied, in Ansehung der Wirkung, die ein Fehler des Sextanten oder der Messung, womit doch stets gerechnet werden muss, auf die Ergebnisse ausübt. Wie weit man sich auf die Beobachtungen verlassen kann, das allein ist bei der Beurteilung des Wertes der verschiedenen Methoden entscheidend. Während nun ein Fehler von 1′ in der Messung [illegible] abstandes den Schiffsort auf der Linie [illegible] des beobachteten Gestirns um nur eine [illegible] Seemeile verschiebt, bedingt der gleiche Fehler bei einer Monddistanz, welche zur Bestimmung des Chronometerstandes angewandt wird, eine Verschiebung des Schiffsortes in Länge von nicht weniger als 30 Längenminuten, auf Kanalbreite gleich 20 sm, d. i. der zwanzigfache Betrag. Der Fehler kann natürlich auf beiden Seiten liegen Dadurch wächst die Unsicherheit auf den enormen Betrag von 40 sm. Wer demgemäss den Chronometerstand nach Monddistanzen feststellen wollte, würde beim Ansegeln des Kanals durchaus nicht ganz sicher sein, ob er noch westlich von Bishop Rock steht, oder ob er schon für Lizard ausgucken muss. Ich will es dahingestellt sein lassen, ob es einem normalen Beobachter möglich ist, mit einem Durchschnittssextanten unter gewöhnlichen Verhältnissen die Monddistanz mit Sicherheit bis auf weniger als eine Bogenminute genau zu messen. Es wird jedoch niemand geneigt sein, auf eine Methode zu vertrauen, deren praktische Brauchbarkeit vollständig von der extremen Feinheit des Sextanten und der Beobachtung abhängt. Diese Ungenauigkeit der Resultate macht die Monddistanz für Dampfer wertlos; denn der Dampfer ist seiner Gr. Zt. auf 10 s sicher, und müsste, um sie durch Monddistanzen noch genauer zu erhalten, auf 5 Bogensekunden messen, was ganz unmöglich ist. Aus diesem Grunde und auch wegen der verzwickten und zeitraubenden Rechnung will man in den Navigationszimmern der Dampfer von Monddistanzen nichts wissen.

Der Segelschiffkapitän dagegen, von monatelanger Fahrt kommend, kann durch Monddistanzen sehr wohl auf einen grossen Fehler seines Chronometers aufmerksam werden. Doch bei aller Gewandtheit wird es ihm kaum gelingen, die Grenzen dieses Fehlers mit Sicherheit auf weniger als zwei Zeitminuten zu verringern, und er wird es stets vorziehen, seine Gr. Zt. durch Anlaufen von Land oder durch Vergleich mit Gegenseglern zu prüfen.

Zudem sind die meisten Schiffe, besonders die grösseren, schon jetzt mit zwei Chronometern ausgerüstet, und können lustig weiter segeln, so lange die Differenz der beiden Chronometerzeiten sich regelmässig verändert.

Nach Herrn Lünings eigener Anschauung (S. 472) werden dagegen die Monddistanzen vollständig überflüssig, sobald durch einen dritten Chronometer die sichere Kenntnis der Gr. Zt. gewährleistet wird.

Also entweder Monddistanzen oder drei Chronometer.

Wenn eine genauere Kenntnis der Gr. Zt. für Segelschiffe wirklich erforderlich ist, dann ist es doch wohl die einfachere Lösung, die Segelschiffe mit einem dritten Chronometer auszustatten, der

nicht viel mehr kostet, als eine neue Verholleine, und dessen Preis verschwindend klein ist gegenüber dem Wert des ganzen Schiffes. Welcher Reeder würde sich dagegen sträuben, durch eine so geringe einmalige Ausgabe die Sicherheit des Schiffes zu erhöhen?

Oder sollen wir noch mehr Zeit und Mühe vergeuden als bisher, zur Erlernung einer Methode, welche, wie Herr Lüning selbst eingesteht (S. 472), nur als eine minderwertige Kontrole des Chronometers gelten darf. Dieses Problem, welches anerkanntermaassen am meisten Schwierigkeiten bereitet, die umständlichste Rechnung erfordert und den geringsten praktischen Wert hat, nimmt schon jetzt gegenüber den anderen Lehrgegenständen einen viel zu breiten Raum auf dem Lehrplan der Schiffahrtsschulen ein, und es ist recht unbillig zu verlangen, dass auf sämtlichen Schulen des Reichs dieser veraltete Brauch, mit dem die Kaiserl. Marine schon längst aufgeräumt hat, noch mehr kultiviert werden soll, nur weil ein Teil der Segler nicht mit der erforderlichen Anzahl von Chronometern ausgerüstet ist.

Es wäre im Gegenteil sehr zu wünschen, wenn den Monddistanzen etwas weniger Gewicht beigelegt würde, zu Gunsten anderer wichtigeren Lehrgegenstände, und wenn sie einmal ganz von der Bildfläche verschwinden sollten, so würden wohl nur wenige der aktiven Seeleute darüber trauern.

Ganz anders liegen die Verhältnisse bei Stern- und Mondeshöhen trotz des vernichtenden Urteils, welches Herr Ihnken in Nr. 50 und 51 der »Hansa« darüber gefällt hat.

Ich nehme denselben Fall an wie Herr Lüning auf seiner »Rochelle«.

Es ist im Winter. Ich komme von New-York und will nach Plymouth. Viel Nebel, Regen, dickes Wetter. Die Sonne steht knappe 8 Stunden über dem Horizont. Gestern keine Beobachtungen, heute wieder keine. Manchmal schien es so, als ob die Sonne durchkommen wollte, und Kapitän und Offiziere haben lange mit dem Sextanten in der Hand fertig gestanden. Aber wieder ist sie unter den Horizont gesunken, ohne ihr Antlitz zu zeigen. Mittlerweile bin ich bis ca. 100 sm an Bishop Rock herangekommen. Nach dem Logg habe ich nahe an 1000 sm ohne Beobachtung zurückgelegt, und ich stelle dem sachverständigen Leser anheim, zu beurteilen, auf wieviel Besteckversetzung ich mich gefasst zu machen habe. Plötzlich klart es ab. Sterne überall. Die Kimm hebt sich in der Dämmerung noch scharf ab. Diese Gelegenheit sollte vorübergehen, ohne dass Sicherheit über den Schiffsort geschaffen würde?! Schon hat der Kapitän den Nachtsextanten in der Hand, der jüngere Wachoffizier tritt an den Chronometer, der ältere hält die Augen voraus. Nach wenigen Minuten hat der Kapitän eine Nordsternhöhe und eine Höhe in der Nähe des Südmeridians; er schiesst einen Stern im Osten, einen im Westen. Dann observiert der ältere Wachoffizier, während der Kapitän so lange ausguckt. Nun saust auch das Lot in den Grund und dann wird gerechnet.

Die sorgfältige Berechnung einer Nordsternbreite nimmt für einen geschulten Schiffsoffizier 4 Minuten in Anspruch, eine Nebenmeridiansbreite unter Benutzung einer Beschickungstafel auch 4 Min. Zu einer Sternlänge braucht er 9 Min. (gegen 7 Min. bei Sonnenlängen), zu einer zweiten Länge nur 7 Min. Zusammen $4+4+9+7=24$ Min. Das ist die langstielige Beobachterei und Berechnerei des Herrn Ihnken. Nach etwa halbstündiger Bemühung habe ich sicheres Besteck. Den Vorteil, den ich damit errungen habe, brauche ich gar nicht zu erläutern.

Nicht einen Moment braucht der scharfe Ausguck vernachlässigt zu werden, um Sternbeobachtungen anzustellen, und die freundliche Prophezeiung des Herrn Ihnken, dass wir bei solchem Tun alsbald mit gerammtem Schiff am Meeresboden sitzen werden, hat wenig Aussicht, in Erfüllung zu gehen. Ermahnungen zu scharfem Ausguck u. s. w. sind ernsten Seeleuten gegenüber nicht notwendig. und damit allein bringt man das Schiff doch nicht über See.

Niemand wird bestreiten, dass es eine der schwierigsten Aufgaben des Schiffsführers ist, aus dem Ozean kommend, bei schlecht sichtigem Wetter, mit Präzision und ohne Zeitverlust, das Land zu machen. Genaue Kenntnis des Schiffsorts ist dazu unbedingt nötig.

Je länger aber die ohne Beobachtungen zurückgelegte Distanz ist, desto grösser wird die Unsicherheit und das Risiko, das der Führer trägt. Beschränkt man sich nun auf Sonnenhöhen, so wird man im Winter recht häufig bei der Annäherung an die Küste ohne sicheres Besteck sein.

Die Festlegung des Schiffsorts durch die Sonne allein kann daher mit Recht als ungenügend betrachtet werden, und man hat sehr berechtigte Veranlassung, sich nach anderen Hülfsmitteln umzusehen. Und diese Mittel sind uns in den Sternbeobachtungen an die Hand gegeben.

Unkenntnis der Sterne, Ungeschicklichkeit beim Beobachten und Schwerfälligkeit im Rechnen, sowie das Fehlen von Nachtsextanten sind Gründe, welche bei einer so ernsten Sache nicht in Betracht kommen dürfen.

Ob man sich auf Sternbeobachtungen verlassen kann, das ist die einzige Erwägung, die uns hier leiten darf. Und der einzige triftige Einwand, welcher gegen Sternbeobachtungen erhoben werden könnte, ist die Unsicherheit der Kimm, und damit hat es folgende Bewandtnis:

In dunkler Nacht ist es allerdings recht schwierig zu beurteilen, ob die Kimm sich in genügender Schärfe abhebt. Hier ist allein die Uebung und Erfahrung des Beobachters ausschlaggebend. Und ich will zugeben, dass, auch wenn die Kimm klar markiert erscheint, bei einer einzelnen Höhe Fehler bis zu 10 Minuten zu erwarten sind. Jedoch gelingt es auch hier dem geübten Beobachter, durch Vervielfältigung der Beobachtungen besonders durch Höhen gegenüberliegender Sterne, trotzdem gute Resultate zu erzielen.

Bei Mondschein werden die Ergebnisse schon bedeutend günstiger, sodass man mit gutem Gewissen die Grenzen des möglichen Fehlers auf fünf Minuten verengen kann.

Dagegen muss für Fixstern-, Planeten- und Mondbeobachtungen in der Dämmerung dieselbe Genauigkeit beansprucht werden, wie für Sonnenhöhen; und gegen Planeten- und Mondhöhen, bei hellem lichten Tage genommen, wird gewiss niemand etwas einzuwenden wagen.

Sternbeobachtungen bieten ausserdem den augenfälligen Vorteil, dass Breite und Länge zugleich bestimmt werden können, während dies bei der Sonne nicht der Fall ist.

Aus diesen Gründen wird der Wert von Stern- und Mondhöhen von einer grossen Anzahl Navigateuren voll anerkannt und auch ausgenutzt. Insbesondere Nordsternbreiten, Sternmeridians- und Nebenmeridiansbreiten erfreuen sich grosser Beliebtheit und werden auf grösseren Dampfern selten vernachlässigt.

Nordsternbreite in der Morgendämmerung in Verbindung mit der ersten Sonnenhöhe geben einen ausgezeichneten Besteckpunkt. Aber auch Stern- und Mondlängen haben sich vielerseits eingebürgert und werden mit Vorteil zur Navigierung verwendet. Die Erfolge, welche tatsächlich damit erzielt werden, liefern den Beweis, dass wir es hier nicht mit einer Liebhaberei, einem unnützen Zeitvertreib zu tun haben, sondern mit einem vollwertigen Hilfsmittel im Betriebe der Schiffahrt, durch welches die Gelegenheit zur Ortsbestimmung ganz bedeutend vermehrt und dadurch die Sicherheit der Navigierung erhöht wird.

Der umsichtige Navigateur wird daher nicht versäumen, auch mitten im Ozean bei schönem klaren Wetter neben den Sonnen- auch Sternhöhen zu beobachten und sich in fortlaufendem Vergleich vergewissern, wie weit er sich beim Ausbleiben der ersteren auf die letzteren verlassen kann.

Dann wird er auch Vertrauen dazu erlangen und in Ermangelung von Sonnenhöhen ein wertvolles Reservemittel zur Ortsbestimmung haben, das ihm manche Unsicherheit und manchen Zeitverlust erspart.

See-Berufsgenossenschaft.

(Verwaltungsbericht für das Rechnungsjahr 1901.)

Punkt I, der sich mit der Organisation beschäftigt und schon in letzter Nummer kurz besprochen ist, kann übergangen werden. Die Abteilung »Verwaltung« gibt Aufschluss über die Tätigkeit des Genossenschaftsvorstandes; über Veränderungen in der Abgrenzung der Sektionsbezirke; über Revisionen des Reichsversicherungsamtes hinsichtlich der Vermögensverwaltung und der gesamten Geschäftsführung der See-Berufsgenossenschaft; über den Beitritt der See-Berufsgenossenschaft zum Verband Deutscher Berufsgenossenschaften; über Abänderungen des Statuts zum See-Unfallversicherungsgesetz vom 30. Juni 1900. Ueber die Wirkung dieses Gesetzes lässt sich der Bericht folgendermassen aus:

»Die im Berichtsjahre bezüglich der Wirkungen des neuen See-Unfallversicherungsgesetzes weiterhin gesammelten Erfahrungen haben die Berechtigung der Bedenken, welche wir gegen einzelne Bestimmungen dieses Gesetzes bereits in unserem letzten Verwaltungsbericht erhoben haben, in vollem Umfange bestätigt. Insbesondere glauben wir, ohne uns einer Uebertreibung schuldig zu machen, jetzt mit Fug und Recht die Behauptung vertreten zu können, dass die Mitteilung der sogenannten Unterlagen jedes irgendwie erheblichen praktischen Wertes ermangelt. Uns wenigstens haben die teils längst Bekanntes wiederholenden, teils in allgemeinen Redensarten sich ergehenden Entgegnungen, welche uns seitens der Versicherten auf die Unterlagen hin zu teil wurden, praktisch verwertbare Ergebnisse nicht geliefert, ganz abgesehen davon, dass der Prozentsatz der Fälle, in welchen überhaupt eine Äusserung zu dem Inhalte der Unterlagen seitens der Versicherten erfolgte, ein recht geringer gewesen ist. Um so lebhafter aber empfinden wir das Drückende der uns durch diese nutzlose Massregel aufgebürdeten Belastung mit überflüssigem Schreibwerk und können einer möglichst baldigen Beseitigung derselben nur umsomehr das Wort reden, als durch Wegfall dieser Formalitäten der Beginn des Rentenbezugs ganz erheblich beschleunigt und hierdurch in erster Linie den Interessen der Versicherten zweifellos gedient würde.«

Der Brutto-Raumgehalt aller zur See-Berufsgenossenschaft gehörenden Fahrzeuge hat seit 1888 folgende Änderungen erfahren: Hölzerne Segler abgenommen von 1 602 262 auf 317 857 cbm = 81 %; eiserne Segler zugenommen von 451 662 auf 1 247 404 cbm = 176 %; Dampfer zugenommen von 1 884 097 auf 6 883 050 cbm = 265 %. Dampfer und Segler zusammen haben seit Bestehen der See-Berufsgenossenschaft um 4 420 290 cbm = 110 % zugenommen.

Die Zahl der versicherungspflichtigen Seeleute ist in derselben Zeit von 37 580 auf 50 036 gewachsen. Nicht minder gestiegen ist innerhalb des Zeitraumes die Anzahl der gemeldeten Unfälle und Unfallentschädigungen und zwar von 854 (darunter 654 Verletzungen und 200 Todesfälle) in 1888, auf 2967 (darunter 2517 Verletzungen und 450 Todesfälle) im Verwaltungsjahre. In welch riesigem Umfange sich die Fürsorge der Genossenschaft ihren Versicherten gegenüber im allgemeinen betätigt, geht aus der Bekanntmachung hervor, dass im Jahre 1901 an 958 Witwen, 1445 Kinder, 227 Ascendenten und 1605 Verletzte Renten gezahlt worden sind. Die daraufbezüglichen gezahlten Entschädigungen stiegen gegen das Vorjahr allein um ℳ 62 362.42. Gegen die Entscheidungen des Genossenschaftsvorstandes sind im Verwaltungsjahre 176 Berufungen eingelegt und 44 aus dem Vorjahre übernommen. Bei 110 wurde der Vorstandsbescheid bestätigt, bei 26 aufgehoben oder abgeändert; in 20 Fällen ist die Berufung zurückgezogen, in 2 Fällen abgewiesen; durch Vergleich wurden 13 Sachen erledigt, 39 blieben am Jahresschluss noch schwebend usw. Gegen die Entscheidungen der Schiedsgerichte erhoben

die Versicherten in 35 Fällen Rekurs, davon 4 mit Erfolg, 5 schweben noch, die anderen wurden abgewiesen. Der Rekurs der Genossenschaft hatte für sie in 9 Fällen Erfolg, in 4 Fällen für die Versicherten; schwebend blieben noch 6 Sachen, in dreien wurde von der Genossenschaft der Rekurs zurückgezogen.

Zum Kapitel »**Unfallverhütung**« äussert sich der Vorstand u. a.:

»Das verflossene Jahr ist für uns auf dem weiten Gebiete der Unfallverhütung ein sehr arbeitsames gewesen. Insbesondere wurde unsere Tätigkeit durch die auf eine eingehende Revision sowie auf den weiteren Ausbau unserer Unfallverhütungsvorschriften hinzielenden Vorarbeiten in Anspruch genommen. In der Hauptsache sind diese Vorarbeiten nunmehr zum Abschluss gebracht und haben dieselben zur Aufstellung einer Reihe von Vorschriften geführt, über welche bereits in Gemässheit der Bestimmungen des § 119 See-Unfallversicherungsgesetzes in der Vorstandssitzung vom 19. November 1901 in Anwesenheit von Mitgliedern des Reichsversicherungsamts und unter Zuziehung der Vertreter der Versicherten beraten worden ist und welche der diesjährigen Genossenschaftsversammlung zur weiteren Beschlussfassung werden unterbreitet werden. Bei Formulierung dieser Vorschriften sind wir in voller Würdigung des hohen Wertes vernünftiger Unfallverhütungsvorschriften auf der einen Seite davon ausgegangen, dass unsere Genossenschaft sich keiner Massnahme verschliessen darf, welche einen wirksamen Erfolg in dem Kampfe gegen die im Bereiche der Seeschiffahrt besonders mannigfachen Unfallgefahren verspricht. Auf der anderen Seite haben wir aber auch gebührende Rücksicht darauf genommen, dass die deutsche Seeschiffahrt nicht in beengende Schablonen eingezwängt werde und in ihr nicht ein Bevormundungssystem Platz greife, durch welches dem innerhalb bestimmter Grenzen unbedingt erforderlichen Selbstbestimmungsrecht des Reeders und des Kapitäns allzusehr würde Abbruch getan werden. Auch glaubten wir im Hinblick auf die tatsächlich traurige wirtschaftliche Lage, in welcher die meisten kleinen Reeder, insbesondere diejenigen der Ostseeprovinzen, sich gegenwärtig unbestreitbar befinden, jedwede weitere Belastung dieser Kreise nach Möglichkeit vermeiden zu sollen.«

Die zur »**Beaufsichtigung des Tiefgangs der Seeschiffe**« im Verwaltungsbericht gemachten Mitteilungen sind so wichtiger Natur, dass wir sie unverkürzt wiedergeben. Es heisst dort:

»Die Aufsicht über den Tiefgang der Seeschiffe ist von uns im Berichtsjahre in intensiver Weise zur Durchführung gebracht worden. Hand in Hand mit der im Inlande durch unsere Vertrauensmänner und technischen Aufsichtsbeamten, im Auslande durch die deutschen Konsulate fortlaufend ausgeübten Kontrolle ging die durch uns bewirkte Prüfung, ob der uns gemeldete Tiefgang der einzelnen deutschen Seeschiffe zu irgend welchen Bedenken Anlass bot. Reichhaltiges Material für diese Prüfung lieferten uns die durch die Kapitäne erstatteten Anzeigen, von denen im Berichtsjahre nicht weniger als 13 745 Stück bei uns einliefen. Sobald sich zwischen dem durch sie festgestellten Tiefgang und dem nach den englischen Regeln zulässigen Freibord eine irgendwie erhebliche Differenz ergab, wurden sofort weitere Ermittelungen in die Wege geleitet. Insbesondere wurde festgestellt, welches Wetter auf den in Betracht kommenden Reisen geherrscht hat, wie sich die Schiffe mit den in Frage stehenden Tiefgängen bewährt haben, ob Deckschäden vorgekommen oder Mannschaften durch überkommende Seen verletzt worden sind und ähnliche Ermittelungen mehr. In einer Reihe von Fällen wurde auch durch kompetente, völlig einwandsfreie Sachverständige eine Besichtigung der Schiffe bewirkt und über deren Ergebnis sowie über die Frage, ob und bejahenden Falls welcher Einwand gegen einen Tiefgang erhoben werden konnte, ein schriftliches Gutachten erstattet. Das gesamte auf diese Weise gewonnene Material wurde ausserdem dem Germanischen Lloyd zur Durcharbeitung unterbreitet, und hat dieser uns über das Resultat seiner diesbezüglichen Feststellungen und Berechnungen unter dem 7. Januar d. J. folgenden interessanten Bericht erstattet:

Seit ungefähr einem Jahre haben im technischen Bureau des Germanischen Lloyd drei Ingenieure daran gearbeitet, um für insgesamt 263 Dampfer mit einem Gesamt-Brutto-Tonnengehalt von 559 504 t R. nach den Vorschriften des Board of Trade den Freibord zu bestimmen und denselben mit dem aus den uns gemeldeten Tiefgängen der Schiffe sich ergebenden wirklichen Freibord zu vergleichen.

Es ergab sich danach, dass von den 263 Dampfern auf den Reisen, für welche Tiefgangsnachweise vorlagen, 91 Schiffe den nach den Regeln des Board of Trade gestatteten Tiefgang überschritten hatten. Mit geringen Ausnahmen gehören diese Schiffe Typen an mit Aufbauten über die ganze Länge oder über den grössten Teil der Länge des Schiffes. Es sind dies:

1) Schiffe mit vollem oder partiellem Sturmdeck und
2) Quarter- oder Welldeckschiffe.

Im Durchschnitt betrug bei den einzelnen Schiffen die Ueberschreitung des nach den englischen Regeln gestatteten Tiefganges ca. 9".

Die grösste Ueberschreitung betrug:

bei Schiffen mit vollem Sturmdeck	20"
» » » partiellem »	26"
» Quarterdeckschiffen	22"
» Welldeckschiffen	15"

Mit dieser Beobachtung deckt sich auch die Tatsache, dass fast alle im verflossenen Jahre in englischen Häfen wegen Ueberladung angehaltenen Schiffe den unter 1 und 2 angegebenen Typen angehören. Es konnte dabei auch festgestellt werden, dass Schiffe dieser Bauart im Verhältniss zu ihrer Anzahl nicht mehr Havarien erlitten hatten, als Schiffe anderer Typen, und deshalb darf wohl angenommen werden, dass es zulässig ist, diesen Schiffen einen etwas grösseren Tiefgang zu gestatten, als dies nach den Vorschriften des englischen Board of Trade zulässig.

Andererseits zeigte es sich, dass Schiffe ohne Aufbauten (Glattdeckschiffe) im allgemeinen nicht so tief beladen werden, wie es nach dem englischen Tiefladegesetz zulässig ist. Dies darf wohl als ein Zeichen dafür angesehen werden, dass für diesen Schiffstyp der nach dem genannten Gesetz gestattete Freibord zu klein ist. Dagegen überschreiten fast alle in der Holzfahrt beschäftigten Schiffe den nach den Regeln des Board of Trade zulässigen Tiefgang oft ganz erheblich, während dieselben Schiffe, wenn sie mit anderer Ladung fahren, den bei deutschen Schiffen gleicher Bauart üblichen Tiefgang im allgemeinen einhalten. Diese Überschreitung des Tiefganges bei Holzladung, wobei in der Regel Decklast in Frage kommt, ist für Schiffe, die im Verhältnis zu ihrem Tiefgang eine grosse Breite haben, anscheinend auch statthaft, nicht aber für schmale Schiffe, welche, wenn ohne Ballast, mit Holzladung und Decklast oft nicht bis zu dem für andere Ladung zulässigen Tiefgang beladen werden dürfen, weil sie sonst zu rank werden.

Um hierüber einen Anhalt zu gewinnen, wäre eine Stabilitätsrechnung anzustellen. Eine solche ist aber nur dann durchführbar, wenn über Gewicht und Schwerpunktslage der Decklast genaue Angaben vorliegen. Da aber solche Angaben mit der erforderlichen Genauigkeit sehr schwer zu erlangen sind, so muss hiervon abgesehen werden. Vielleicht führt später eine vor der Abfahrt der Schiffe vorzunehmende Krängung zum Ziele. Vorläufig würde schon viel damit gedient sein, wenn von jedem mit Decklast beladenen Schiffe eine photographische Aufnahme gemacht und dieselbe hierher eingereicht würde. Aus einer solchen Photographie würde

dann die Höhe der Decklast mit den Aufbauten verglichen und ermittelt werden können.

Aus den bis jetzt von uns erlangten Resultaten geht schon soviel hervor, dass das englische Tiefladegesetz sich nicht für alle deutschen Schiffstypen als Norm für die Behandlung bei der Beaufsichtigung des Tiefganges eignet. Es können einige Schiffstypen ohne Gefahr tiefer beladen werden, während andere nicht so tief gehen dürfen. Bis zu welchem Masse aber Abweichungen von dem englischen Gesetz zulässig bezw. geboten sind, können wir nach den wenigen bis jetzt vorliegenden Beobachtungen noch nicht sagen, wir müssen vielmehr die Berechnungen weiter fortsetzen, um zu einem praktisch brauchbaren Ergebnis zu gelangen und werden uns erlauben, Ihnen später weitere Mitteilungen hierüber zu machen.

Um die Arbeiten des Germanischen Lloyd nach Möglichkeit zu fördern, haben wir unser Einverständnis damit erklärt, das derselbe für unsere Rechnung noch eine Reihe weiterer Schiffsbauingenieure in sein Personal einstellt. Auch haben wir Vorsorge getroffen, dass die vom Germanischen Lloyd gewünschten photographischen Aufnahmen angefertigt werden, und befindet sich eine Anzahl derselben bereits in unserem Besitz. Jedenfalls werden wir nichts unterlassen, was zum Gelingen des Versuches, für die deutschen Schiffe richtige, die eigenartigen Verhältnisse eines jeden Schiffstyps eingehend würdigende und staatlicherseits anzuerkennende Freibordregeln zu ermitteln, beizusteuern vermag, und glauben wir uns auch nach dem bisher schon Erreichten der Hoffnung hingeben zu dürfen, dass diesen unseren Bestrebungen ein Erfolg nicht versagt bleiben wird.

Besonders bemerken wir an dieser Stelle noch, dass, da die in Ballast fahrenden Schiffe gleichfalls zur Einreichung von Tiefgangsanzeigen verpflichtet sind, unsere Kontrolle sich auch darauf erstreckt, dass die Fahrzeuge nicht eine zu geringe Beladung aufweisen. Unter Verwertung des hierdurch gewonnenen Materials sind wir auch mit einer Prüfung der Frage, ob sich die Einführung einer Mindestladelinie als geboten erweist, eingehend beschäftigt.«

Wegen Platzmangel sind wir leider nicht in der Lage, in ebenso ausführlicher Weise auf die Auslassungen des Jahresberichtes zur Invaliden-, Witwen- und Waisen-Versicherungskasse einzugehen. Wir verweisen deshalb die Leser auf die den Gegenstand behandelnden Bemerkungen in letzter Nummer Seite 273 und auch auf die in No. 11 Seite 128 abgedruckte Erklärung des Verwaltungdirektors Herrn Schauseil zu diesem Gegenstand.

Handelsflotte, Schiffsbau und Schiffsverkehr in Dänemark.

Die dänische Handelsflotte, die bisher seit 30 Jahren ununterbrochen zugenommen hatte, hat in dem Jahre 1900 einen Stillstand, wenn nicht gar einen Rückschritt, zu verzeichnen. Die Zahl der Schiffe, die von 2808 im Jahre 1870 auf 3544 im Jahre 1899 gestiegen war, ist im Jahre 1900 auf 3500 heruntergegangen. Der Gesamtgehalt an Registertons ist in dem 30jährigen Zeitraum gestiegen von 178 000 t auf 435 000 t im Jahre 1899, in dem darauf folgenden Jahre jedoch wieder auf 418 000 t gesunken. Hierbei sei erwähnt, dass die Statistik nur alle Schiffe berücksichtigt, deren Tonnengehalt 4 Registertons überschreitet.

Die Zahl der Segelschiffe hat in der Zeit von 1870 bis 1900 um fast 300 zugenommen, sie ist gestiegen von 2719 auf 3017; dagegen hat sich der Tonnengehalt um 22 000 t vermindert, denn er ist von 168 000 t im Jahre 1870 auf 146 000 t im Jahre 1900 gesunken. Es rührt dies daher, dass die dänischen Segelschiffe immer kleiner gebaut werden. Der mittlere Tonnengehalt, der im Jahre 1870 pro Schiff 62 Registertonnen betrug und sich im Jahre 1876 auf 71 Registertonnen stellte, ist von dieser Zeit an fast ununterbrochen kleiner geworden; es betrug 51 Registertonnen im Jahre 1899 und 49 im Jahre 1900.

Dieser Rückgang in der Segelschiffsflotte wird mehr als ausgeglichen durch die Fortschritte der Dampferflotte, die bis auf das Jahr 1900 fortdauernd zugenommen und die Zahl ihrer Schiffe von 89 mit einer Tragfähigkeit von etwa 10 000 t im Jahre 1870 auf 497 mit 280 000 t im Jahre 1899 vermehrt hat. Der mittlere Gehalt der Dampfschiffe, der im Jahr 1870 nur 117 Registertonnen pro Schiff betrug, stieg im Jahre 1899 auf 565 Tonnen; in dem darauf folgenden Jahre fiel er aber wieder auf 563 Tonnen.

An dem Bau der Schiffe für die dänische Handelsflotte sind, wie nachstehende Tabelle zeigt, die Werften des Landes in verhältnismässig geringem Umfange beteiligt:

		Bauten im Lande		Ankäufe im Auslande		Zusammen	
		Zahl	Tonnengehalt	Zahl	Tonnengehalt	Zahl	Tonnengehalt
1896	Segelschiffe	45	1714	34	5 285	79	6 999
	Dampfer	4	29	28	23 077	32	23 106
	Insgesamt	49	1743	62	28 362	111	30 105
1897	Segelschiffe	65	1810	38	3 548	103	5 358
	Dampfer	9	7561	20	13 861	29	21 422
	Insgesamt	74	9371	58	17 409	132	26 780
1898	Segelschiffe	79	3082	47	3 499	126	6 581
	Dampfer	9	3916	48	43 602	57	47 518
	Insgesamt	88	6998	95	47 101	183	54 099
1899	Segelschiffe	85	4109	45	3 271	130	7 380
	Dampfer	8	5034	36	35 117	44	40 151
	Insgesamt	93	9143	81	38 388	174	47 531
1900	Segelschiffe	69	2986	30	3 685	99	6 671
	Dampfer	5	727	16	9 574	21	10 301
	Insgesamt	74	3713	46	13 259	120	16 973

Die seit fünf Jahren an die inländischen Werften für den Bau neuer dänischer Schiffe gezahlten Beträge werden für das Jahr 1896 auf 440 000 Kronen, 1897 auf 4 253 000, 1898 auf 3 570 000, 1899 auf 3 180 000 und 1900 auf 1 911 000 Kronen geschätzt.

Während derselben fünf Jahre haben die dänischen Reeder für den Ankauf von Schiffen aus dem Auslande gezahlt:

	Kaufpreis in Kronen	Einfuhrzoll in Kronen
1896	7 640 000	225 000
1897	4 366 000	131 000
1898	13 884 000	412 000
1899	11 648 000	349 000
1900	3 940 000	117 000

Hieraus ergibt sich, dass Dänemark in dem Zeitraum von 1896 bis 1900 für den Ankauf von Schiffen aus dem Auslande 41 478 000 Kronen aufgewendet hat, während für den Bau von Schiffen auf den einheimischen Werften in derselben Zeit nur 13 354 000 Kronen ausgegeben worden sind.

An das Ausland verkauft wurden dänische Schiffe im Jahre 1896 für 564 000 Kronen, 1897 für 572 000, 1898 für 959 000, 1899 für 1 434 000 und im Jahre 1900 für 4 708 000 Kronen. Von der letztgenannten Summe entfallen auf Russland 2 475 000 Kronen, auf Deutschland 692 000 Kronen, auf Schweden 543 000 Kronen, auf Norwegen 462 000 Kronen, auf die Niederlande 216 000 Kronen, auf Grossbritannien 126 000 Kronen und auf die Türkei 120 000 Kronen, während der Rest auf Italien und Brasilien kommt.

Die Ergebnisse der Schiffsbewegung sind, soweit die Küstenschiffahrt zwischen dänischen Häfen in Frage kommt, im Jahre 1900 geringer gewesen als im Jahre vorher.

Am Ende des Jahres 1900 zählte man 30 000 Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 1 828 000 t und einer Ladung von 614 000 t gegen 32 000 Schiffe mit 1 885 000 t Tragfähigkeit und einer Ladung von 644 000 t im Jahre 1899.

Zu Anfang des Jahres 1900 betrug die Zahl der Schiffe 29 000, die Zahl der Tonnen 1 794 000 t und die Grösse der Ladung 636 000 t gegen 31 000 Schiffe, 1 797 000 t Tragfähigkeit und 630 000 t Ladung zum gleichen Zeitpunkt des Jahres 1899.

Ein besseres Ergebnis zeigt die Statistik hinsichlich des Schiffsverkehrs zwischen dänischen Häfen und dem Auslande; dort macht sich seit den letzten drei Jahren ein Fortschritt bemerkbar, der zwar nur gering ist, aber in jedem Jahre fortdauert, wie aus nachstehenden Zahlen ersichtlich:

Eingelaufene Schiffe:

Jahr	Zahl der Schiffe	Tragfähigkeit in t	Ladung in t
1898 . . .	30 000	5 604 000	2 786 000
1899 . . .	30 000	5 642 000	2 785 000
1900 . . .	32 000	5 854 000	2 860 000

Ausgelaufene Schiffe:

1898 . . .	31 000	5 600 000	676 000
1899 . . .	30 000	5 679 000	761 000
1900 . . .	32 000	5 899 000	794 000

In der Schiffsbewegung in den dänischen Häfen hat sich der Anteil, der auf die dänische Flagge kommt, fortschreitend gehoben, und zwar von 48.3 % im Jahre 1897 auf 51.0 % im Jahre 1898 und 52.9 % im Jahre 1899; im darauf folgenden Jahre betrug er 52.8 %. Schweden nahm im Jahre 1900 mit 14.2 % die zweite Stelle ein (1897: 14.3 %) und Grossbritannien kam mit 10.5 % (1897: 16.8 %) an dritter Stelle. Es folgen sodann Norwegen mit 10 % (1897: 9.3 %), Deutschland mit 9 % (1897: 8.7 %), Russland mit 2.3 % (1897: 1.8 %), die Niederlande mit 1 % im Jahre 1900 (1897: 0.7 %). Auf alle übrigen Länder entfallen im Jahre 1900 nur 0.2 % von dem gesamten Schiffsverkehr.

(Moniteur Officiel du Commerce.)

Untersuchung über die Lage der in der Seeschiffahrt beschäftigten Arbeiter.

Wir erhalten folgendes Schreiben:

Bremen, 7. Juni 1902.

An die

Redaktion der »Hansa«

Hamburg.

In der Besprechung meines Buches »Die wirtschaftliche und technische Entwicklung der Seeschiffahrt« in Nr. 23 Ihres Blattes, Jahrgang XXXIX, Seite 269, schieben Sie mir — sogar unter Anführungszeichen — den sinnlosen Satz unter:

»Da man nicht weiss, wie viele Verluste auf die Küstenfahrt und wie viele auf weite Reisen entfallen; müssen naturgemäss die Verluste für die ersteren viel geringer sein«.

Der Satz lautet in Wahrheit:

»Auch abgesehen davon ist die Vergleichbarkeit fragwürdig, da man nicht weiss, wie viele Verluste auf die Küstenfahrt und wie viele auf weite Reisen entfallen; naturgemäss müssen die Verluste für die ersteren viel geringer sein.«

Unter Berufung auf § 11 des Pressgesetzes ersuche ich Sie die vorstehende Berichtigung in die »Hansa« aufzunehmen.

E. Fitger.

Hierzu bemerken wir:

Die Umstellung der Worte im Nachsatz (Verfassers Buch Seite 92) »müssen naturgemäss« anstatt wie es heissen soll »naturgemäss müssen« ist auf eine zwar bedauerliche aber selbstverständlich unbeabsichtigte Verwechselung zurückzuführen. Die in dem beregten Satz ausgesprochene Behauptung des Herrn E. Fitger bleibt aber deshalb doch bestehen, nämlich: dass Verluste auf der Küstenfahrt geringer als solche auf weiten Reisen sind und ferner dass ihm, Herrn Fitger, detaillierte Angaben über die Verluste in der Küstenfahrt und über solche auf langen Reisen nicht bekannt sind. Dieser Ausspruch des Herrn Verfassers hat aber lediglich Herrn F. L., wie er uns auf Befragen mitteilte und wie aus seinen Schlussfolgerungen auch unzweideutig hervorgeht, Anlass zur Anführung der beregten Stelle aus dem Fitger'schen Buche gegeben, weil Daten mit vollkommen spezifizierten Angaben der genauen Stätte der Verunglückungen vom Reichsstatistischen Amt herausgegeben werden.

Die »Weser-Zeitung« deren Chefredakteur Herr E. Fitger ist, hat diesen bedauerlichen aber selbst für ein Kind offensichtlichen Irrtum nicht als solchen aufgefasst, sondern die in diesem Zusammenhang bedeutungslose Weglassung der Anfangsworte des Satzes sowie die eingangs erwähnte Verwechselung der beiden Worte in einer Weise ausgebeutet, wie wir sie von diesem Blatte nicht für möglich gehalten hätten.

Damit aber auch unparteiische Leser Gelegenheit zu einem Urteil darüber haben, ob die Weglassung der Anfangsworte und die Verwechselung der beiden Worte des Nachsatzes mit der Absicht geschehen sind, um Herrn E. Fitger erfolgreicher angreifen zu können, soll im Zusammenhang mit der inkriminierten Stelle auch deren Vorsatz abgedruckt werden. Nämlich:

»Genau lassen sich die Zahlen*) mit den englischen nicht vergleichen, da bei uns die Verluste nicht nach Dampfern und Seglern gesondert sind. Auch abgesehen davon ist die Vergleichbarkeit fragwürdig, da man nicht weiss etc. . . . .«

Wer nun das umfangreiche amtliche Material über Verluste an Dampfern und Seglern, gesondert angegeben, kennt, wird sich sagen müssen, dass Herr F. L. an die Besprechung des Fitger'schen Buches nicht mit dem Vorsatz herantrat, den Verfasser anzugreifen — anders hätte er die im ersten Satz ausgesprochene Behauptung gewiss mit einem Kommentar versehen.

Die Redaktion.

*) Verluste an Menschenleben auf je 100 000 t in Deutschland angekommener und abgegangener deutscher Schiffe.

Schiffbau.

Bauaufträge.

Die Hamburger Reederei B. Wencke Söhne hat zwei schottischen Werften je eine **Viermastbark** in Bauauftrag gegeben: Connell & Co., Whiteinch, Glasgow und John Reid & Co., Whiteinch, Glasgow, mit den Dimensionen 4000 t und 302 × 43 × 26' 4". Auch die Hamburger Reederei-Aktien-Gesellschaft von 1896 (Dahlström) baut ein neues grosses Schiff, nämlich eine **Viermastbark** von ca. 5000 t bei Rodger & Co., Port Glasgow.

Probefahrten.

Die am 1. Juni abgehaltene Probefahrt des von Blohm & Voss, Hamburg, erbauten Doppelschrauben-Reichspostdampfers »**Blücher**« für Rechnung der Hamburg Amerika-Linie zeitigte ein vorzügliches Resultat. Die vorgeschriebene Geschwindigkeit von 15 Knoten wurde ganz wesentlich überschritten. Das neue Schiff, ein hervorragender Zuwachs der grossen Reederei, ist 150 m lang, 18.9 m breit und 11.89 m tief; seine Tragfähigkeit beträgt 8000 t. »Blücher«, ein Schwesterschiff des früher

näher beschriebenen »Graf Moltke« hat einen über die ganze Länge sich erstreckenden Doppelboden und 13 bis zum Hauptdeck reichende Stahlschotten. Die vierfache Expansionsmaschine indiziert 4700 Pferdekräfte. Der für die Maschine erforderliche Dampf wird in drei Doppelenden- und drei einfachen Stahlkesseln erzeugt, deren Arbeitsdruck auf 15 Atmosphären konzessioniert sind.

Vermischtes.

Einziehung des Zollwachtschiffes in der Eider bei Tönning und Verlegung des Ansagepostens auf das Land. Das Zollwachtschiff in der Eider vor dem Tönninger Hafen wird mit dem Schlusse dieses Monats eingezogen. Ein Signalmast, am Tage mit der Zollflagge, des Nachts gekennzeichnet durch zwei vertikal zu einander stehende Lichter, ein rotes über einem weissen, befindet sich auf dem Eiderdeich zwischen der Eider und dem Tönniger Hafen. Alle in die Eider einlaufenden oder aus derselben ausgehenden Schiffe haben unaufgefordert in möglichster Nähe des Signalmastes die Ankunft der Beamten abzuwarten. Offene Böte müssen bei dem Ansageposten, entweder im Hafen oder an dem Eiderufer, landen. Die Abfertigung beginnt eine halbe Stunde vor Sonnenaufgang und dauert eine halbe Stunde nach Sonnenuntergang. Bei den Abfertigungen haben die Schiffsführer den Anweisungen der Beamten nachzukommen und die erforderliche Hilfeleistung zu gewähren. Insbesondere ist den Beamten die An- und Abfahrt im Boote tunlichst zu erleichtern, z. B. durch Zuwerfen eines Taues, Befestigung des Bootes u. dergl. Zuwiderhandlungen gegen diese Anordnungen werden, soweit nicht eine härtere Strafe verwirkt ist, nach §§ 152 oder 161 des Vereins-Zollgesetzes vom 1. Juli 1869 mit Geldstrafen bis zu 150 ℳ bestraft.

Schiffe und Gewinne der Hamburg-Amerika Linie. In seiner vielbesprochenen Rede während der Probefahrt des Dampfers »Blücher« hat Herr Generaldirektor Ballin auf die Ausdehnung hingewiesen, welche die Hamburg-Amerika Linie im Verlauf der letzten 16 Jahre genommen hat. Mit Bezug auf diesen Gegenstand sind die folgenden Ziffern von allgemeinem Interesse: Einschliesslich der im Bau befindlichen Dampfer stellte sich die Gesamttonnage der Hamburg-Amerika Linie im März d. J. auf 661 355 t, während die Gesellschaft im Jahre 1886 nur 22 Dampfer mit 60 000 t besass. Während dieses Zeitraums von 16 Jahren hat die Hamburg-Amerika Linie 39 Dampfer mit 136 000 t durch Verkauf aus ihrer Flotte ausgeschieden. Dagegen hat sie bis Anfang 1902 ausschliesslich der jetzt im Bau befindlichen Schiffe neu gebaut oder käuflich erworben 137 Dampfer mit 632 000 t. Durch die energische Ausschaltung älteren unmodern gewordenen Materials hat die Gesellschaft das Durchschnittsalter ihrer Tonnage so jung gehalten, wie kaum eine andere Reederei es aufzuweisen haben wird. Dieses Durchschnittsalter stellt sich jetzt auf wenig mehr als $5^1/_7$ Jahre. Bei der hervorragendsten englischen Gesellschaft, der P. & O. Company, beziffert sich das Durchschnittsalter der Schiffe auf $9^1/_2$ Jahre, bei der grössten italienischen Gesellschaft, der Navigazione Generale Italiana (Florio Rubattino) erreicht das Alter sogar im Durchschnitt eine Höhe von $21^1/_2$ Jahren. Die grösste japanische Gesellschaft, die Nippon Yusen Kaisha, hat ein Durchschnittsalter ihres Materials von 11 Jahren. Die in letzter Zeit vielgenannte älteste nationale Gesellschaft Englands, die Cunard-Linie, weist ein Durchschnittsalter von 10 Jahren auf, während die grösste dänische Reederei, die Forenede Dampskibs Selskab nahezu auf 14 Jahre kommt. Die französische Gesellschaft Compagnie Générale Transatlantique kommt im Durchschnitt auf $18^1/_2$, die Messageries Maritimes im Durchschnitt auf 16 Jahre. Man kann sich von dem Umfange des Betriebes der Hamburg-Amerika Linie mit ihren etwa 630 000 t an transozeanischen Dampfern einen Begriff machen, wenn man hört, dass an solchen für den Überseeverkehr bestimmten Dampfern (also Dampfer von über 2000 t) nach den letzten Feststellungen Frankreich insgesamt nur 794 670 t, Österreich-Ungarn 431 553 t, Russland 272 193 t, Belgien 119 680 t, Holland 398 481 t, Dänemark 167 722 t besassen. Heute befinden sich für die Hamburg-Amerika Linie noch im Bau 8 Dampfer mit 60 000 t. Der Reingewinn der Gesellschaft während der 16 Jahre belief sich rund auf 132 Millionen, die Reserven stiegen in der Zeit von 3 500 000 auf 20 800 000 ℳ, und vom Reingewinn wurden zu Abschreibungen von dem Werte der Schiffe und des übrigen Eigentums der Gesellschaft 82 Millionen verwandt.

Die österreichischen Exporteure und die Deutsche Levante-Linie. Kürzlich hatte der »Zentralverband der österreichischen Industriellen« aus Anlass der Beratung des österreichischen Gesetzes zur Unterstützung der Handelsmarine eine Umfrage bei seinen Mitgliedsverbänden eingeleitet, die interessantes Material zu Tage gefördert hat. Eine bedeutende böhmische Baumwollwarenfirma schrieb, man bestrebe sich die Vermittlung des Oesterreichischen Lloyds möglichst zu umgehen. Der Lloyd, so begründet sie ihren Ausspruch, »ist mit seinen Frachten viel zu teuer und mit seinen Verschiffungen unzuverlässig, sodass viele meiner Kunden die Waren lieber über Hamburg befördert haben wollen. Die wöchentlichen Anzeigen über die Abfahrten und Landungen der Schiffe werden selten eingehalten, sodass die Verladungen manchmal ein bis zwei Wochen später erfolgen, ohne dass der Verlader davon verständigt wird, und es entstehen bei Saisonwaren oft grössere Verluste, weil die Waren zu spät ankommen. Reklamationen haben nichts gebessert. Die »Deutsche Levante-Linie« dürfte daher dem österreichischen Lloyd bald alle Frachten zwischen dem Orient und Europa abnehmen, weil sie viel billiger und entgegenkommender arbeitet als der Lloyd. Eine andere Firma, die nicht direkt mit den Schiffahrtsgesellschaften arbeitet, sondern ihre Waren nur franko europäischer Häfen liefert, hat sich bei ihrem Exporteur nach dem Lloyd erkundigt und folgende Antwort erhalten: »Gleich anderen Exporteuren haben auch wir unsere Güter von Triest weg dirigiert, da der Lloyd nicht mit derselben Pünktlichkeit funktioniert, wie die norddeutschen Gesellschaften. Bei Verschleppungen, Diebstählen und Beschädigungen der Waren ist von den österreichischen und ungarischen Gesellschaften niemals ein Ersatz zu erhalten und die Waren bleiben oft sehr lange unverschifft liegen.« — Aehnlich urteilt eine andere Firma, die sich zu ihren Verschiffungen ebenfalls immer eines Spediteurs als Vermittlers bedient. Sie konstatiert, dass die Frachtentarife des Lloyd viel höher sind, als die der »Deutschen Levante-Linie«, dass also der Transport über Hamburg nach dem Orient billiger zu stehen kommt, als der über Triest. Dasselbe wird von mehreren weiteren Zuschriften bestätigt, deren eine den Frachtenunterschied zu Gunsten Hamburgs mit durchschnittlich 40 pCt. bewertet. Manche Firmen haben wegen dieser Differenz schon längst von der Benutzung des Triester Weges ganz abgesehen. Die nicht subventionierte Deutsche Levante-Linie kann nach alledem mit ihrer Beurteilung in Oesterreich recht zufrieden sein.

Wir brachten in Nr. 22 die Mitteilung von dem **Aufbringen des englischen Fischdampfers** »Oakmold« durch das Torpedoboot »S 21«, weil ersterer bei der Insel Juist innerhalb der Hoheitsgrenze gefischt hatte. Diese unerlaubte Handlung hat am 5. ds. Mts. vor der Strafkammer zu Aurich dadurch eine Sühne gefunden, dass der Kapitän Georg Williams aus Grimsby zu drei Monaten Gefängnis verurteilt worden ist. Gleichzeitig erkannte das Gericht auf Einziehung der Fanggeräte und des Fanges, welch letzterer einen Erlös von 170 ℳ ergeben hat.

(D. Fischerei-Zeitung.)

Internationaler Schiffahrtskongress in Kopenhagen. In den Tagen vom 9.—14. Juli findet in Kopenhagen die Sitzung der »Association internationale de la Marine« unter Leitung ihres Präsidenten Herrn J. Charles-Roux statt. Vorsitzender des dänischen Empfangskomitees ist der Oberpräsident V. Oldenburg, Vizepräsidenten sind der Vorsitzende der Dampfschiffs-Rederei-Vereinigung Adolf Carl, Landtagsabgeordneter W. Carstensen und Kommandeur R. Münter. Vorsitzender des Vertragskomitees ist der Vorsitzende des dänischen See- und und Handelsgerichtes J. N. A. Madvig. Die Sitzungen werden in den Räumen des Landtages abgehalten. Für die Verhandlungen sind jetzt definitiv die nachstehenden Gegenstände auf die Tagesordnung gestellt worden: 1. Meteorologie (mit besonderer Rücksicht auf Schiffahrt und Erdmagnetismus); 2. Seeterritorium; 3. Seefischerei (die jüngsten Untersuchungen der »Princesse Alice«, Dampffischerei, Trawl-Fischerei, Lichterführung der Fischerfahrzeuge, Veranstaltungen den Verkauf von Spirituosen an die Fischer zu verhindern, Geschichte der Fischerei in den nördlichen Gewässern etc.; 4. Frage über eine internationale diplomatische Schiffahrtskonferenz (Union Maritime); das ständige internationale Schiffahrtsbureau; (Rudder-Lommando, Lichterführung, Schiffsvermessung, Ladelinie, Prüfung der Sehschärfe, Signalwesen, internationale Quarantänemassregeln, Telegraphie ohne Draht etc.); 5. Bassins zum Versuch über den Widerstand des Wassers gegenüber dem Schiffsrumpf; 6. Veranstaltungen zur Sicherung der Schiffe gegen das Sinken und 7. Verbesserung und Ausrüstung von Häfen. Die Verhandlungen finden in französischer, englischer, deutscher, dänischer, schwedischer und norwegischer Sprache statt. Dolmetscher für die verschiedenen Sprachen werden zur Stelle sein.

Schiffsverkehr in den französischen Häfen im ersten Viertel 1902. Während der ersten drei Monate des Jahres 1902 stellte sich die Anzahl der in den französischen Häfen eingegangenen Schiffe nebst ihrem Tonnengehalt, wie folgt:

Häfen	1902 Anzahl der Schiffe	1902 t R.	1901 Anzahl der Schiffe	1901 t R.
Dünkirchen	355	338 493	407	349 468
Calais	431	151 977	453	156 362
Boulogne	335	253 045	354	283 838
Rouen	279	168 858	339	219 477
Dieppe	354	84 708	367	99 663
Le Havre	596	539 039	504	500 105
Honfleur	50	19 729	59	24 384
Caen	125	42 143	131	46 610
Cherbourg	145	265 147	150	256 726
Saint-Malo	145	47 789	148	48 191
Nantes	124	84 134	114	70 107
Saint-Nazaire	165	165 113	202	193 510
La Rochelle	87	103 032	78	95 986
Bordeaux	284	250 828	310	258 423
Bayonne	80	46 901	91	51 187
Cette	215	136 165	251	161 297
Marseille	893	1 095 498	907	1 107 731
Nizza	86	27 668	66	17 469
Andere Häfen	849	292 141	767	224 544

Erhöhte Dockgebühren in Marseille. Die Dockkompagnie in Marseille ist infolge der beiden Streiks im letzten Jahr, in denen die Arbeiter eine Lohnerhöhung durchsetzten, bei der Regierung um die Erlaubnis eingekommen, den Gebührentarif mit ihrer Einwilligung erhöhen zu dürfen. Die Regierung hat nun bestimmt, dass alle Dampfer, die in den zu der Dockkompagnie gehörenden Gewässern löschen, 62 Centimes per Ton von 1000 kg gegen 50 Centimes von früher bezahlen sollen. Für Ladungen, die in der Vorpiek, dem Hinterdeck, den Bunkern usw. verstaut sind, werden die Gebühren dementsprechend erhöht, z. B. von 1 Frank auf 1.24 Frank per Ton. Die Schiffe mit Stückgut- und Getreideladungen werden von dieser Aenderung hauptsächlich betroffen werden, da bei Kohlenschiffen gewöhnlich schon in der Charterpartie eine bestimmte Löschgebühr festgesetzt ist.

Büchersaal.

Rangliste von Beamten der Kaiserl. Deutschen Marine für das Jahr 1902. Nach dem Stande von Mitte Mai 1902. Redigiert im Reichs-Marine-Amt. E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung, Berlin SW 12, Kochstrasse 68—71. Preis ℳ 1.50, geb. ℳ 2.—.

Die Ausgabe enthält, anschliessend an die Einrichtung der Marine-Rangliste, und als Ergänzung derselben, die Etatsverhältnisse, die Stellenbesetzung und das Dienstalter aller oberen Marine-Beamten. Es wird daraus die Menge und Verschiedenheit der dem Zivilpersonal der Marine obliegenden Berufsgeschäfte ersichtlich, und zwar in folgenden weitverzweigten Diensten: Reichs-Marine-Amt, Seewarte und Observatorien, Stationsintendanten, Rechtspflege, Seelsorge und Garnisonschulwesen, Naturalverpflegung, Bekleidung, Garnisonverwaltungs- und Serviswesen, Sanitätswesen, Bildungswesen der Marine, Instandhaltung der Flotte und der Werftanlagen, Waffenwesen und Befestigungen, Schiffs-Prüfungskommission, Kassen- und Rechnungswesen, Küsten- und Vermessungswesen und das Gouvernement von Kiautschou.

Statistik
über den
Verkehr im Kaiser Wilhelm-Kanal
im Monat April 1902.

Mitgeteilt durch die Hamburger Schiffsmakler **Gläfcke & Hennings.**

Richtung Brunsbüttel—Holtenau.

Die Ladung bestand aus:

	Dampfer	N.-R.-T.	Segler	N.-R.-T.	Leichter	N.-R.-T.
Passagiere	3	35	—	—	—	—
Kohlen	34	18345	17	1203	21	7839
Steine	—	—	52	1727	—	—
Eisen	5	5038	—	—	—	—
Holz	1	1540	3	52	1	124
Getreide	4	3904	282	4126	17	5853
And. Massengüter	14	7839	21	1497	7	3005
Stückgüter	211	53329	—	—	3	824
Gem. Ladung	1	862	—	—	—	—
Viehtransporte	—	—	—	—	—	—
Petroleum	—	—	—	—	—	—
Leer oder Ballast	144	12684	—	—	—	—
	417	103576	375	8605	53	17645

Richtung Holtenau—Brunsbüttel.

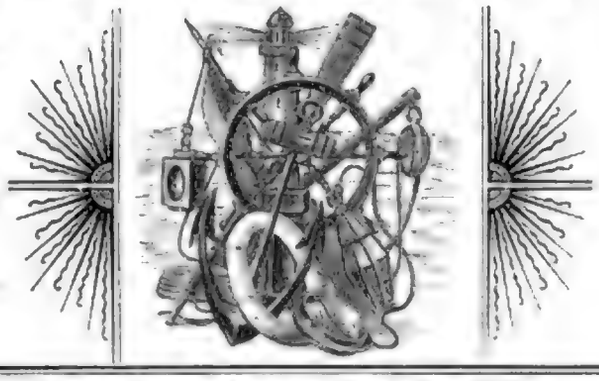
	Dampfer	N.-R.-T.	Segler	N.-R.-T.	Leichter	N.-R.-T.
Passagiere	1	19	—	—	—	—
Kohlen	—	—	—	—	—	—
Steine	2	949	104	4131	10	940
Eisen	5	10609	11	415	—	—
Holz	69	36710	26	1760	6	3378
Getreide	14	6267	18	642	—	—
And. Massengüter	25	4404	33	1191	3	1138
Stückgüter	160	54360	—	—	—	—
Gem. Ladung	—	—	—	—	—	—
Viehtransporte	—	—	—	—	—	—
Petroleum	—	—	—	—	—	—
Leer oder Ballast	60	21127	184	6498	32	9710
	336	134445	376	14637	51	15166

Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer
zu Hamburg.
(Geschäftsführender Verein, Steinhöft 1.)

Seeschiffer-Verein „Weser“
in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin“
in Stettin.



Schiffer-Gesellschaft
in Lübeck.

Verein
Flensburger Seeschiffer
in Flensburg.

Seeschiffer-Verein
in Danzig.

Lokalverordnung für die Elbe.

In No. 21 schreibt ein Mitglied des Seeschiffer-Vereins zu Hamburg über die Notwendigkeit der Einführung einer Lokalverordnung für die Elbe und bezieht sich auf die Seeamts-Verhandlung über die Kollision »Bosnia« — »Hertha« bei Altona, in der die Schuld dem Führer der »Hertha« zugesprochen wurde.

Es ist in der letzten Zeit in dieser Angelegenheit so viel geschrieben worden, dass ich nicht umhin kann, auch einmal die Ansicht der Kleinschiffahrt bekannt zu geben.

In einer von mir einberufenen gemeinschaftlichen Sitzung am 29. März 1902 in Hamburg mit den Seefischern von Finkenwärder, Blankenese, Cranz und Altenwärder, dem Verbande deutscher Küstenschiffer und dem Schifferverbande der Unterelbe wurde etwa folgendes ausgeführt: Dass dem Seeschiffer-Verein die Einführung einer Lokalverordnung für die Elbe sehr erwünscht ist, ist leicht erklärlich, es frägt sich nur, in welchem Umfange dieselbe eingeführt werden soll. Wenn alle kleinen Fahrzeuge unter 3 m Tiefgang den tiefer gehenden Schiffen unter allen Umständen auszuweichen verpflichtet sein sollen, dann sind durch Havarien die Versicherungskassen dieser kleinen Schiffe in kurzer Zeit gesprengt und die Unfälle an Menschenleben würden in erschreckender Weise zunehmen. Es würde überhaupt die Ausübung der Kleinschiffahrt unmöglich sein. Die Einführung einer solchen Verordnung wäre gleichbedeutend mit der Proklamierung des Faustrechts auf der Elbe.

Dass die Navigierung der grossen tiefgehenden Schiffe in dem teils sehr engen Fahrwasser der Elbe seine Schwierigkeiten hat, ist gewiss nicht zu verkennen; aber dafür kann doch die Kleinschiffahrt nicht, dass die Tiefe und Breite des Fahrwassers mit dem Bau der grossen Schiffe nicht gleichen Schritt zu halten vermag. Diese Schiffe sind aber nun einmal da und müssen auch fahren. Es fragt sich zunächst, was unter einem grossen Schiffe zu verstehen ist und auf welcher Strecke der Elbe wegen Einengung des Fahrwassers die Navigierung schwierig wird.

Schiffe über 20' Tiefgang könnten wohl als grosse Schiffe gelten und auf der Elbe von Hamburg bis Schulau schwer passierbar sein. Für diese Art Schiffe und auf dieser Strecke der Elbe wäre also die Einführung einer Lokalverordnung erforderlich mit der Bedingung, das beim Befahren dieser Strecke auch genügend Wassertiefe vorhanden ist, damit das Schiff nicht durch Berührung des Grundes aus dem Ruder läuft. Auch müsste von den Führern der Schiffe zu erwägen sein, ob die kleinen Schiffe auch unter allen Umständen, als bei Windstille, Nebel, Eis, in der Nähe von Sänden oder ankernden Schiffen in der Lage sind, aus dem Wege zu gehen.

Um den kleinen Fahrzeugen anzuzeigen, dass ein Schiff dieser Art die Strecke zu passieren wünscht, dürfen Schallsignale oder bei Nacht Blaufeuer unter keinen Umständen allein angewandt werden, weil der Missbrauch zu nahe liegt; sondern bei Tag 2 grosse weit sichtbare schwarze Bälle übereinander oben im Vortopp und bei Nacht, ausser den vorschriftsmässigen Seiten- und Toplichtern, 2 grosse weit sichtbare rote Lichter übereinander an derselben Stelle. Diese Signale sind auf der ganzen erwähnten Strecke zu zeigen und sind sofort zu entfernen, wenn diese passiert ist. Auch ist die ganze Strecke mit mässiger Fahrt zu passieren.

Bevor jedoch an die Einführung einer Lokalverordnung gedacht werden kann, bedarf das Lotsenwesen einer gründlichen Revision, ehe wir von dessen Unfehlbarkeit sprechen können. Aufkommende Schiffe werden der Reihenfolge nach mit Lotsen versehen, der Kapitän hat keine Auswahl; der Lotse braucht sich nicht beeinflussen zu lassen, um eine schnelle Ankunft in Hamburg zu erzielen. Bei unsichtigem Wetter und in der Nähe von vielen kleinen Schiffen kann er seine Fahrt mässigen und vorsichtig fahren. Dagegen liegt das Lotsenwesen für abgehende Schiffe sehr im Argen, hier müssen die Patent- und Kontorlotsen ihre Dienste bei den Kapitänen oder an den Kontoren in freier Konkurrenz anbieten.

Dass bei Kollisionen die Schuld auch oft auf Seite der Führer kleiner Fahrzeuge liegt, braucht nicht nachgewiesen zu werden; deshalb habe ich schon oft durch Wort und Schrift den Vorschlag gemacht, dass diese Leute nach 5jähriger Fahrzeit sich einer Prüfung unterziehen müssten, bevor ihnen die Führung irgend eines Fahrzeuges auf der Elbe, geschleppt oder frei segelnd, anvertraut wird. Diese Prüfung könnte unter Vorsitz eines Juristen und zwei bis drei Beisitzern stattfinden, von den Beisitzern müssten ein oder zwei erfahrene Schiffer sein, ausserdem ein See-Segelfischer. Die Prüfung müsste bestehen in der Kenntnis der Kaiserl. Verordnung zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See, des Fahrwassers der Elbe, hauptsächlich in Hinsicht der Sände, der Ankerplätze für kleine Schiffe und Kenntnis der Leitfeuer, um nicht in der Richtung derselben zu ankern; ferner Kenntnis der Unfallverhütungs-Vorschriften und der praktischen Schiffahrt überhaupt. Die Prüfung könnte den Schiffern erlassen werden, welche bereits vor 1900 oder 1902 ein Schiff auf der Elbe geführt haben.

Ferner müssten alle auf der Elbe verkehrenden Fahrzeuge über 50 t à 1000 kg Tragf., geschleppt oder segelnd, mit mindestens 2 Mann bemannt sein, damit die Fahrzeuge ordnungsmässig gesteuert werden können, denn auf den Schleppzügen sieht man, ausser auf dem schleppenden Dampfer, selten das Ruder bemannt.

Im Eingang meines Schreibens habe ich das Seeamt erwähnt; betrachten wir einmal dessen Zusammensetzung, so finden wir alle Betriebe und Erwerbsgruppen vertreten, nur die Kleinschiffahrt nicht. Diese Betriebsgruppe, bestehend aus mindestens 2000 Fahrzeugen hat aber ein ganz lebhaftes Interesse an den Seeamts-Verhandlungen bei den häufig stattfindenden Kollisionen mit grossen Seeschiffen. Hoffentlich wird dem möglichst bald abgeholfen.

Sollten diese Zeilen zum Wohle der gesamten Schiffahrt ein wenig beitragen, so ist mein Wunsch erfüllt.

Hochachtungsvoll

Schiffer-Verband der Unterelbe.

Stade.

Carsten Tiemann, I. Vorsitzender.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.

Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1902. No. 25. Hamburg, den 21. Juni. XXXIX. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Einiges über die Lage der deutschen Gross-Segel-Schiffahrt. — Die neuen seerechtlichen Gesetze. (Schluss.) — Entscheidungen des Reichsgerichts etc. — Bremische Hafenbauten. — Wiege-Lasthaken »Pirat«. Seeamtsverhandlungen. — Schiffbau. — Vermischtes. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Auf dem Ausguck.

Der aus Ober- und Unterhaus zusammengesetzte Ausschuss zur Erörterung der Gewährung **staatlicher Unterstützungen an englische Dampferreedereien** hat in voriger Woche mit seinen Arbeiten begonnen. Der Ausschuss beabsichtigt seinen Bericht Anfang August dem Parlament einzureichen und in den nächsten 14 Tagen Aussagen von besonders geladenen Sachverständigen entgegen zu nehmen. Mit der Vernehmung ist bereits der Anfang gemacht und zwar bei keinem Geringeren als dem bekannten Statistiker und langjährigen Freihändler Sir Robert Giffen. Welche englische Zeitung man auch in die Hand nimmt, sogar die sonst so besonnene »Shipping Gazette«, sie gebärden sich wie Exaltierte in der Befürwortung des Subsidiensystems für die englische Dampfer-Reederei. Nur »Fairplay« nimmt eine abweichende aber isolierte Stellung insofern ein, als er die staatliche Unterstützung bestimmter Routen bekämpft und die wilden Frachtdampfer das Rückgrat der englischen Handelsflotte nennt. Wenn überhaupt, dann müssten diese Fahrzeuge unterstützt werden. Sieht man von dieser vereinzelten Stimme ab, dann schwärmt alles für Subventionen. Handelt es sich vorläufig auch um eine rein englische Angelegenheit, so muss doch weiter gedacht werden. Man muss sich die Folgen zu vergegenwärtigen suchen, falls diese Subventionsideen greifbare Gestalt erhalten. Bekennt sich England zum Subventionssystem, dann werden die Ver. Staaten nicht lange auf sich warten lassen. Der deutsche Reeder, der dank seiner eigenen Kraft bisher ein erfolgreicher Wettbewerber des ihm gleichgestellten englischen und amerikanischen Reeders war, wird dem staatlich unterstützten Konkurrenten gegenüber seine alte Stellung nicht mehr zu behaupten vermögen. Das Wachstum der Handelsflotten wird dann abhängig von der Höhe des Staatszuschusses sein, zu dem sich die Parlamente der einzelnen Länder bereit erklären. Ein gütiges Schicksal möge die deutsche Handelsflotte davor bewahren, wenn ihr erfolgreiches Weiterbestehen vom deutschen Reichstag mit seiner agrarischen Mehrheit abhängig gemacht würde! — Kommen wir auf den Parlaments-Ausschuss und auf die Aussagen zurück, die Sir Robert Giffen gemacht hat. Wir wollen nur zwei Vorschläge hervorheben. Sir Robert befürwortet die Subventionierung britischer Schiffe in solcher Fahrt, in der sie einem »unfairen« Wettbewerb durch Ausländer ausgesetzt sind, und er empfiehlt weiter — allerdings als Reservemittel — dass in bestimmten Routen britische Schiffe, durch Subventionen in den Stand gesetzt werden, gewisse Ladungsgüter so lange umsonst zu fahren, bis die auländische Konkurrenz vernichtet ist. Diese beiden Beispiele mögen genügen, auf die übrigen Vorschläge wollen wir nicht eingehen. Nur muss erwähnt werden, dass der bekannte Statistiker, um seine Ideen zu bekräftigen und als lebensfähig hinzustellen, wiederholt das französiche und deutsche

Subventionswesen als vorbildlich hinstellte. Immer wieder das alte Lied! Trotzdem vor Monaten Generaldirektor Ballin in der englischen Presse unzweideutig und ausdrücklich hervorgehoben hat, dass wir in Deutschland Subventionen im Sinne der französischen überhaupt nicht kennen und dass deutsche Dampfer-Reeder auch garnicht den Wunsch hegen, durch staatliche Unterstützung in ihrer Bewegungsfreiheit gehemmt zu werden. Diese Kundgebung, die damals durch die Presse aller maritimen Nationen wanderte, sie ist weder Sir Robert Giffen noch dem Parlamentsausschuss unbekannt geblieben. Wenn nun doch wieder der Erfolg der deutschen Schiffahrt auf die Unterstützung ihrer Regierung zurückgeführt wird, dann bleibt nur die Annahme übrig, dass eine absichtliche Täuschung der öffentlichen Meinung in England beabsichtigt wird. — Auch eine weitere Aeusserung verdient noch hervorgehoben zu werden. Unter Hinweis auf den Ankauf der White Star Line mit ihren Hilfskreuzern durch die Morgan-Gruppe behauptet Sir Robert: »Die deutsche Regierung hat ein vollkommenes Verfügungsrecht für die von ihr subsidierten Handelsschiffe, bei deren Bau schon auf ihre spätere Bestimmung als Hilfskreuzer Rücksicht genommen werden muss.« Aus diesem Satz ginge hervor, dass unsere deutschen mit Hilfskreuzer-Vorrichtungen versehenen grossen Schnelldampfer in einer Höhe subventioniert werden, die der Regierung eine Verfügung als unbestreitbares Recht einräumt. Wir möchten auch diese Behauptung mit den früher ausgesprochenen und in der englischen Presse veröffentlichten Worten des Herrn Generaldirektor Ballin widerlegen. Herr Ballin sagte damals:

> »Wir deutschen Reeder erhalten noch nicht einmal die Subsidie, die die britische Regierung den grossen britischen Schiffahrts-Gesellschaften dafür zahlt, dass sie einzelne besonders geeignete Dampfer für die Zwecke der Kriegsmarine im Falle einer Mobilmachung zur Verfügung halten. Die grossen deutschen Reedereien haben sich bisher zu der gleichen Leistung verstanden, ohne dafür eine Zahlung zu erhalten.«

* * *

Auf die in Nr. 22 gebrachte Mitteilung, nach der Versuche zur **Rattenvertilgung** an Bord **durch Kohlensäure** erfolgversprechend waren, geht uns von geschätzter Seite folgende Erwiderung zu:

Die ersten Versuche, um Ratten an Bord von Schiffen durch Einleiten von Kohlensäure zu vernichten, sind im Hamburger Hafen vorgenommen worden. Erst später sind in anderen Häfen, so namentlich in Konstantinopel und Marseille ähnliche Versuche angestellt worden. Die Veranlassung zu diesen im Mittelmeer angestellten Versuchen gab der Fall des Dampfer »Polis Mytilene«, auf dem in Triest ein Mann an Pest erkrankte. Nach dem Oeffnen der Ladeluken fand man in den untersten Schiffsräumen sehr viele Rattenkadaver zwischen Fässern liegend, die mit in Gährung befindlicher Melasse gefüllt waren. Man nahm an, dass die Ratten durch die diesen Fässern in reichlicher Menge entströmende Kohlensäure erstickt worden seien. Die Richtigkeit dieser Annahme ist aber keiner weiteren Prüfung unterzogen worden, insbesondere ist nicht durch bakteriologische Untersuchung festgestellt worden, ob die Ratten nicht etwa an der Pest gestorben waren. Bekanntlich werden nicht selten Pesterkrankungen unter Ratten und Menschen zugleich beobachtet; es sind sogar Kadaver von an Pest krepierten Ratten auf Schiffen gefunden worden, auf denen Menschen nicht erkrankt waren. Die in Hamburg mit Kohlensäure angestellten Versuche haben zu keinem befriedigenden Ergebnis geführt. Wenn anders wo behauptet war, dass Ratten schon sterben, wenn die Luft auch nur geringe Mengen an Kohlensäure enthält, z. B. 10 pCt., so ist das nicht richtig. Die Ratten halten eine Beimischung von 30 pCt. Kohlensäure zur Luft noch ganz gut aus; das ist auch bei anderweitig angestellten Versuchen z. B. in Paris bestätigt worden. Um Ratten an Bord von Schiffen mit Kohlensäure zu töten, müsste man mindestens 50 pCt. des Raumgehaltes der Laderäume mit Kohlensäure anfüllen. Da ein Kilogramm Kohlensäure 30 Pfg. kostet und bei seiner Verdampfung einen halben Kubikmeter Kohlensäuregas gibt, so kann man sich leicht ausrechnen, dass es eine sehr kostspielige Massregel wäre, wenn man einen Dampfer von mehreren Tausend Kubikmetern Laderäumte zur Hälfte mit Kohlensäure ausfüllen wollte, auch wenn er voll beladen wäre. Die Ladung liegt ja, namentlich wenn es sich um Stückgüter handelt, nie so dicht, dass nicht noch erhebliche Mengen von Luft dazwischen übrig blieben und man wird mit der Annahme nicht fehlgehen, dass auch auf einem vollbeladenen Dampfer die Luft etwa nur zur Hälfte aus den Laderäumen durch Ladung verdrängt ist.

Zu der Kostspieligkeit der Kohlensäure gesellt sich die Schwierigkeit der raschen Entleerung der im Handel käuflichen Kohlensäurebomben. Die Auslassöffnungen der Bomben setzen sich sehr leicht mit fester Kohlensäure zu, der ganze Ventilapparat vereist bei rascher Entleerung. Es wäre deshalb, wenn man das Verfahren, Ratten mit Kohlensäure zu töten, trotz seiner Kostspieligkeit einführen wollte, erforderlich, besondere Bomben mit eigens eingerichtetem Ventilapparat anzuwenden. Da diese Art Bomben aber zur gewöhnlichen Verwendung der Kohlensäure (beim Bierverschenken u. s. w.) nicht zu brauchen sind, so müsste man sich ein grosses Lager solcher abgeänderter Kohlensäurebomben besonders anschaffen. Es ist ausgerechnet worden, dass diese Anschaffungskosten, auch wenn man nur einen für die Behandlung von wenigen

[illegible]schiffen ausreichenden Vorrat sich halten wollte, ungefähr 20 000 ℳ betragen würden. Wenn in anderen Häfen mit Kohlensäure günstigere Erfahrungen gemacht sein sollen, so ist das kaum anders zu erklären, als dadurch, dass die Versuche in ungenügender Anzahl und nicht mit der nötigen Gründlichkeit angestellt worden sind. Jedenfalls haben die in Hamburg gewonnenen Ergebnisse dazu geführt, dass man, nicht zum Schaden der betreffenden Schiffe von dem Versuche, Kohlensäure zum Töten von Ratten an Bord zu verwenden, endgültig Abstand genommen hat. Inzwischen sind natürlich die Bemühungen, um auf einem weniger schwierigen und weniger kostspieligen Wege dem erstrebten Ziele näher zu kommen, in Hamburg eifrig fortgesetzt worden und werden hoffentlich bald ein annehmbares Ergebnis liefern.

* * *

Am 12. Juni begannen auf der Elbe **Feuerlöschversuche** mit dem **System-Gronwald** an Bord des früheren Seglers »Steinhöft«, der in einem Raum von 775 kbm etwa 80 t Kohlen und 8 kbm Holz hatte. Nachdem die Ladung in Brand gesteckt war, stieg naturgemäss sehr bald die Temperatur in dem durch Ladeluken — allerdings nur mangelhaft — verschlossenen Raum. Bei 40° Celsius trat der Alarmthermometer in Funktion; bei 60° begannen die Löschversuche durch flüssige Kohlensäure. (Das Gronwald'sche System ist im Jahrgang 1901 Nr. 22 und 23 eingehend erläutert worden. D. R.) Während der in den hinteren Teil des Raumes führende Thermometer eine Wärmeabnahme konstatierte, stieg die Temperatur im Vorschiff bis auf 74°, um dann allmählig, etwa nach einer Stunde, wieder bis auf ca. 40° zu sinken. Obgleich noch erhebliche Rauchmassen zwischen den einzelnen Lukendeckeln emporstiegen, wurden die Luken im Hinblick auf den gesunkenen Wärmegrad in der Erwartung geöffnet, dass das Feuer gelöscht sei. Das war aber eine irrtümliche Annahme. Da das Feuer noch in hellen Flammen brannte, wurden die Luken daraufhin wieder geschlossen. Vom Donnerstag Nachmittag bis Freitag Abend gelang es Herrn Gronwald durch mässiges Zuführen von Kohlensäure Herr des Feuers zu bleiben. Mit Recht unterliess er solange jeden intensiven Löschversuch bis die Luken vorschriftsmässig nach Seegebrauch geschlossen und abgedichtet waren. Nachdem diese notwendige Massregel am Freitag Abend getroffen war, gelang es Herrn Gronwald das Feuer durch 19 Flaschen Kohlensäure á 20 kg vollständig zu töten. Von dem Hamburger Brandmeister Herrn Krebs wurde festgestellt, dass die Kohlenladung zwar stellenweise noch heiss war, ein Brand aber nicht mehr gefunden werden konnte. Das Feuer im Schiff war somit gelöscht. Das Löschsystem Gronwald hat demnach seine Aufgabe selbst unter schwierigen Verhältnissen erfüllt. Schwierig waren sie durch das Vorhandensein undichter Ladeluken, durch die beständig Luft in den Brandraum getrieben wurde. Ein Uebelstand der auf Seeschiffen nicht vorkommt. Trotzdem wurde das Feuer in minimalen Grenzen gehalten, sodass eine Feuerwache nicht nötig war. Nachdem aber Freitag Abend die Ladeluken, so gut es den Umständen nach möglich war, abgedichtet wurden, war die Löschwirkung absolut sicher. Die Luken sind nach erfolgter Oeffnung nicht wieder geschlossen worden. Eine Besichtigung der Ladung am Sonntag Mittag bestätigte, dass der Brand vollständig gelöscht war.

* * *

Veranlasst durch mehrfache Beschwerden aus seemännischen Kreisen über Beschaffenheit und Menge der an Bord französischer Schiffe verabreichten Speisen, hat der Marineminister alle Behörden französischer Hafenplätze schriftlich angewiesen, Untersuchungen in der beregten Sache einzuleiten. In einem daraufbezüglichen Rundschreiben wird zunächst hervorgehoben, dass die Höhe der täglichen Rationen zwischen Reedern und Leuten auf Grund einer Verordnung vom 9. März 1895 zu vereinbaren ist und dass diese Vorschrift unzweideutig eine möglichst abwechselungsreiche Nahrung empfehle. »Mangelt es den Schiffen an Raum zur Unterbringung lebender zum Bordverbrauch bestimmter Tiere und frischen Gemüses, so müssen Konserven in so grosser Anzahl an Bord genommen werden, dass im Interesse der Gesundheit der Mannschaft die Nahrungsweise abwechselungsreich durchgeführt werden kann. Um diese notwendige Bedingung durchzuführen, muss in erster Linie der **Ausbildung der Schiffsköche** grössere Aufmerksamkeit geschenkt werden, als es bisher der Fall war. Nicht die Beschaffenheit des Proviants, sondern die Unfähigkeit der Köche seien in den meisten Fällen schuld, wenn Klagen über die Verpflegung an Bord geführt werden.« Wer diese Worte mit den Auslassungen vergleicht, die auf dem letzten Verbandstag Deutscher Seeschiffer-Vereine zum Thema »Ausbildung der Schiffsköche« gefallen sind, könnte meinen, der französische Minister habe nur wiederholt, was ihm über die Verbandsmitteilungen bekannt ist. Die Leser werden sich entsinnen, dass der Verband den Reedern eine bessere Ausbildung der Schiffsköche dringend empfahl. Eine in diesem Sinne lautende Resolution gab dem anwesenden Verwaltungs-Direktor der See-Berufsgenossenschaft Anlass zu der Erklärung, dass die See-Berufsgenossenschaft nach Inkrafttreten der Invaliden-, Witwen- und Waisen-Versicherungskasse beabsichtige, der Ausbildung der Schiffsköche ernste Aufmerksamkeit zuzuwenden.

* * *

Am 2. Juni sind die **Seemannsordnung** und die mit ihr in Verbindung stehenden Nebengesetze in der vom Reichstage angenommenen und von uns eingehend in den Nr. 19 bis 25 besprochenen Form von S. M. dem Kaiser unterzeichnet worden. Die Gesetze treten somit am 1. April 1903 in Kraft. Um sie den beteiligten Schiffahrtskreisen möglichst verbreitet zugänglich zu machen, hat die Verlagshandlung von L. v. Vangerow, Bremerhaven, jene Gesetze gemeinsam mit einer Zusammenstellung der Bestimmungen über die Militärverhältnisse der seemännischen und halbseemännischen Bevölkerung und die Anmusterung als Schiffsmann in Broschürenform kürzlich veröffentlicht. Als Anhang enthält die Zusammenstellung noch die Bremische Verordnung betr. Gesundheitspflege an Bord deutscher Kauffahrteischiffe und eine bremische Verordnung betr. Beköstigung und Logisraum der Mannschaft auf Segelschiffen. Zu einzelnen Paragraphen sind als Fussnoten von Herrn Dr. Fr. Purlitz kurze Bemerkungen hinzugefügt. Dieselbe Absicht wie L. v. Vangerow verfolgt die Verlagsfirma von Eckardt & Messtorff, Hamburg, welche in den nächsten Tagen die neue Seemannsordnung und die mit ihr in Verbindung stehenden Nebengesetze herausgeben wird.

* * *

In der Juni-Pilot-Chart schlägt das Hydrographische Amt zu Washington eine **neue westliche Dampferroute** von Gibraltar nach New York vor. Und zwar für Dampfer bis zu elf Meilen Fahrt. Die Route, die von Gibraltar bis 65° West-Länge auf dem 36° Nord Breite entlang läuft, wendet sich von diesem Punkt aus direkt auf Sandy Hook-Feuerschiff. Es wird geglaubt — so heisst es in der Erklärung des Hydrographischen Amtes — dass die langsameren Dampfer in dieser südlicheren Route weniger widrigen Winden und Strömungen ausgesetzt werden und dadurch beträchtlich schnellere Reisen machen können. Auch eine westliche Winterroute soll im Herbst von Gibraltar nach New-York in Vorschlag gebracht werden. Das Hydrographische Amt ersucht im Anschluss an seinen Vorschlag alle Schiffsführer um Mitteilungen über ihre auf der neuen Route erworbenen Erfahrungen.

* * *

Der »Shipping Gazette« wird von ihrem Korrespondenten für die »North East Coast« geschrieben, dass in London kürzlich ein **französischer Segler** eine Ladung Zement nach San Franzisko für 5 s **Fracht** per Ton angenommen habe. An diese tatsächliche Mitteilung knüpft der Mitarbeiter folgende Bemerkungen: »Was bedeutet Das? Einfach, dass die Subventionen, die das französische Volk für seine Schiffahrt ausgibt, britische Industrielle in den Stand setzt, durch diese niedrigen Frachten einen Teil ihres verlorenen Handels an der Westküste Amerikas zurück zu erobern. Es ist einleuchtend, dass englische Segler nicht erfolgreich in Wettbewerb mit diesen staatlich unterstützten Franzosen treten können; aber unsere Exporteure sind bereit, französischen Raumgehalt zu niedrigen Raten für ihre Zwecke zu verwenden. Die Folge wird sein, dass durch das französische Subventionssystem das »perfide« Albion in die Lage gebracht wird, seinen Aussenhandel zu heben. Das kann aber nicht der Wunsch des französischen Steuerzahlers sein!« Und wie steht es mit den deutschen Segelschiffen? Da sie ebenso wie die englischen ohne staatliche Unterstützung fahren, sind sie in gleicher Lage, wenn nicht noch schlimmer daran, da bekanntlich ein Subventionsgesetz für englische Segler in Aussicht steht. Wenn der Korrespondent der »S. G.« als Folge der niedrigen Frachten die Hebung des Ausfuhrhandels im Interesse britischer Exporteure hervorhebt, so mag das ja richtig sein, wo aber bleiben die englischen Segler? Legen sie auf?

Einiges über die Lage der deutschen Gross-Segel-Schiffahrt.

Von berufener Seite wird uns geschrieben:

Die Worte, welche der Direktor der grössten deutschen Dampfer-Reederei gelegentlich der Probefahrt des Dampfers »Blücher« betreffend Subventions-Gelder gesprochen hat, haben wohl überall den Gedanken bestärkt, dass es zum Emporblühen der Reedereien keinerlei Subventionen bedarf, und auch, dass eine unter tüchtiger und bewährter Leitung stehende Reederei ohne Subventionen besser fahren wird; denn in den meisten Fällen wiegt die gewährte Subvention die von der Reederei dafür geforderten Leistungen nicht einmal voll auf.

Dieser Grundsatz gilt in Deutschland sowohl für Dampfer wie für Segler-Reedereien; er galt bis auf die allerjüngste Zeit auch in England. Nach den neuesten Miteilungen scheint sich aber im Lande unserer Vettern eine Meinungsumstimmung vorzubereiten. Nicht nur für Dampfer auch für Segler werden Subventionen gewünscht und das klassische Land des Freihandels nähert sich einem Weg, den die französische Wirtschaftspolitik seit Jahren eingeschlagen hat. Lassen wir bei dieser Besprechung die in die Wege geleiteten Schritte des englischen Parlaments mit Bezug auf Dampfersubsidien ausser Betracht und beschäftigen uns lediglich mit den verbürgten Nachrichten, soweit sie sich auf die englische Segelschiffahrt beziehen und auf das Bestreben diese durch Staatsunterstützungen wieder zu heben.

Die Liverpool Shipowners Association ist, nach dem »Fairplay« nach deutlicher und wohlbegründeter Schilderung der Lage der englischen Gross-Segel-

schiffahrt mit dem Vorschlage herausgetreten, jedem Segelschiffe über 500 t Br. Raumgehalt auf langen aussereuropäischen Reisen 15 s für jede Brutto-Tonne für jede Reise zu vergüten, und eben diese Schiffe zu verpflichten, für jede 300 t ihres Brutto-Raumgehaltes einen Jungen, nicht unter 15 Jahre alt, zur Ausbildung an Bord zu nehmen.

Wir halten es für durchaus wahrscheinlich, dass dieser Vorschlag in England in gebührender Weise berücksichtigt, und jedenfalls auch vom Parlament in solcher oder ähnlicher Fassung angenommen wird, da die Anzahl der englischen, hier in Betracht kommenden Segelschiffe vom Jahre 1894 bis 1901 von 1690 Schiffen auf 1079 Schiffe zurückgegangen ist, und sicher etwas geschehen wird, um dem rapiden Abnehmen der englischen Gross-Segelschiffahrt zu steuern.

Die französische Regierung zahlt wie bekannt den oben bezeichneten Segelschiffen auf langen Reisen eine Prämie von 1,70 Frank per Brutto-Tonne ihres Raumgehaltes für jede voll zurückgelegten 1000 Meilen ihrer Reisen und hat dadurch erreicht, dass der Bestand der französischen Schiffe vom Jahre 1894 bis 1901 sich von 89 Schiffen auf 188 Schiffe erhöht hat.

Fragen wir uns nun, was wird von Seite des Deutschen Reiches für Erhalt und Emporblühen der Gross-Segelschiffahrt getan, so können wir diese Frage nur dahin beantworten, dass den Reedereien durch die Gesetzgebung nur Lasten auferlegt worden sind, um der seefahrenden Bevölkerung Erleichterungen zu teil werden zu lassen.

Heute liegen nun die Frachten tatsächlich so, dass z. B. ein deutsches Schiff während einer Reise von Hamburg in Ballast nach einem Kohlenhafen Englands von dort mit Kohlen nach der Westküste Süd-Amerikas und mit Salpeter zurück nach dem Kontinent nur die Unkosten der Reise aufbringt, ohne irgend welche Zinsen für das Kapital zu lassen.

Der französische Reeder hingegen ist heute immer noch in der Lage, diese Frachten zu unterbieten, und dadurch jede lohnende Beschäftigung für unsere deutschen Segelschiffe zu verhindern, während er selbst in Folge der ihm vom Staat gezahlten Meilengelder sein im Schiff angelegtes Kapital noch genügend verzinst erhält.

Aehnlich würde sich die Sache für die englische Reederei nach Annahme des vorhergenannten Projektes stellen. Nehmen wir unter dieser Berücksichtigung als Beispiel die vorher bezeichnete Schiffsreise nach der Westküste von Südamerika für ein Schiff von 2000 t Br. Raumgehalt an, so ergiebt sich als Reinertrag für die Reise: für das deutsche Schiff Nichts, für das englische Schiff 2000×15 s $= £ 1500$ à $20{,}40 = ℳ 30\,600$, für das französische Schiff $18 \times 2000 \times 1{,}70 =$ Frk. 51 200 á $0{,}80 =$ ℳ 40 960. Dazu kommt noch, dass die Unkosten der englischen und französischen Schiffe durch Einschränkung von Beiträgen und Abgaben entsprechend geringer sind.

Für die deutschen Schiffe kommt fernerhin noch die am 1. April 1903 in Kraft tretende neue Seemannsordnung in Betracht, welche mit mancher neuen Erleichterung für die vor dem Mast fahrenden Seeleute, manche Neuausgaben und Erschwerungen für die Reedereien mit sich bringt.

Kann man es unter diesen Umständen unseren heutigen Gross-Segelschiffs-Reedereien verdenken, wenn sie sich mit dem Gedanken vertraut machen, ihre Segler unter anderer Flagge fahren zu lassen, oder die gesamten Flotten an das Ausland zu verkaufen, um alsdann ihre Kapitalien anderweitig nutzbringend anzulegen?

Die Ausführung dieses Gedankens dürfte ein für die deutsche Schiffahrt schwer zu überwindender Schlag sein, es würde dadurch auch die beste Schule zur Ausbildung des seemännischen Personals für die Kriegs- und Handelsmarine, dem deutschen Reiche verloren gehen.

Darum muss etwas geschehen um eine Aenderung dieser unhaltbaren Verhältnisse in die Wege zu leiten.

Dass wir Subventions-Gelder, die niemals zur Gesundung einer Reederei beitragen, weil die so notwendige Selbstständigkeit den Leitern der Reedereien dadurch genommen wird, nicht für das richtige Mittel halten, bedarf keiner besonderen Erwähnung.

Frankreich hat zwar mehr als eine Verdoppelung seiner Segelflotte durch Subventionen erzielt, sollten sich jedoch nach Ablauf des neuen Gesetzes die Steuerzahler weigern, diese mit den Jahren für Frankreich enorm gewachsenen, freiwilligen Lasten fernerhin zu tragen, so wird die ungesunde und unselbstständige Leitung der alsdann auf eigene Füsse gestellten Reederei offen zu Tage treten; diesen Schaden zu kurieren dürfte schwer halten. Ebenso schwer wird es jedoch sein, die einmal der deutschen Gross-Segelschiffahrt geschlagenen Wunden wieder zu heilen. Aber es müssen sich Mittel und Wege bei allseitigem guten Willen finden, diesen unhaltbaren Zustand für die deutsche Segelschiffsreederei abzuändern.

Da mit den vorstehenden Ausführungen vorzugsweise eine Kennzeichnung der widrigen und ungesunden Zustände beabsichtigt war, unter denen die deutschen Segelschiffs-Reedereien leiden, sind auf eine Abhilfe gerichtete Vorschläge nicht gemacht worden. Vielmehr erwarten wir diese von allen Denjenigen, die in der deutschen Segelschiffahrt nicht nur einen angesehenen Erwerbszweig erblicken, sondern auch die Ausbildungsstätte deutscher Seeleute, deutscher Wehrkraft zur See.

Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschiffahrt.

Mitgeteilt vom Reichgerichtsrat Dr. Sievers.

8) Festsetzung und Berechnung von Hülfslohn.

Im August 1900 war der holländische Dampfer »Ellewoutsdyk«, der eine Erzladung an Bord hatte, an der marokkanischen Küste auf den Strand getrieben und ausser Stande, mit eigner Kraft freizukommen. Der in Gibraltar stationierte Rettungsdampfer »Newa« übernahm es gegen Zusage eines Hülfslohnes von 3000 £, ihn flott zu machen und in den nächsten Hafen zu bringen, was denn auch gelang. Da der Reeder des Holländers aber den zugesagten Hülfslohn als übermässig anfocht, kam es zur Klage, die in Hamburg, als dem vereinbarten Gerichtsstande erhoben wurde. Das Landgericht setzte die der »Newa« gebührende Vergütung auf 45 000 ℳ, das Oberlandesgericht aber auf 58 000 ℳ fest. Durch Rechtsmittel beider Teile gelangte die Sache auch noch ans Reichsgericht, ohne dass das Ergebnis geändert wurde.

In dem Urteile der höchsten Instanz finden sich folgende Grundsätze ausgesprochen:

1) Die Festsetzung von Berge- oder Hülfslohn durch das Strandamt hat zur Voraussetzung, dass ein Fall von Bergung oder Hülfeleistung vorliegt, der mit der deutschen Küste in räumlicher Beziehung steht. Im vorliegenden Falle war die Bergungsgesellschaft daher gar nicht in der Lage, eine Festsetzung des Hülfslohnes durch eine deutsche Strandbehörde herbeizuführen.

2) Wenn ein Vertrag über die Höhe des Berge- oder Hülfslohns, der während der Gefahr abgeschlossen ist, wegen erheblichen Uebermasses angefochten wird, so greift die Regel des Bürgerlichen Gesetzbuchs § 142, wonach ein Rechtsgeschäft, das angefochten ist, als von Anfang an nicht anzusehen ist, nicht Platz. Die Sache ist daher nicht so zu beurteilen, als ob gar kein Vertrag über die Höhe des Lohnes geschlossen sei, sondern die Anfechtung nach H.-G.-B. § 741 soll nur ermöglichen, dass die vereinbarte Vergütung auf das den Umständen entsprechende Mass herabgesetzt wird.

3) Bei Prüfung der Frage, ob ein vereinbarter Hülfslohn übermässig sei, ist nicht der tatsächliche Verlauf der Hülfeleistung, sondern die Sachlage zur Zeit des Vertragsabschlusses massgebend.

4) Die Prüfung, ob die zugesagte Vergütung erheblich überschätzt ist und welche Vergütung in Wirklichkeit den Umständen entspricht, ist eine einheitliche und muss von ein und demselben Standpunkte aus erfolgen.

5) Bei einem eigens für die Zwecke der Bergung und Hülfeleistung in Seenot gebauten und verwendeten Dampfer gehört zu den »geschehenen Aufwendungen«, die nach H. G. B. § 744 bei der Bestimmung des Berge- und Hülfslohns in Anschlag kommen sollen, auch eine angemessene Quote der für die Erbauung, Ausrüstung und Unterhaltung des Dampfers verwendeten Kosten.

Urteil des I. Civ.-Sen. v. 26. April in Sachen Solleveld und Genossen contra Nord. Berg.-Verein. Rep. I. 424/01.

Die neuen seerechtlichen Gesetze.

(Schluss.)

b) Gesetz betr. die Verpflichtung der Kauffahrteischiffe zur Mitnahme heimzuschaffender Seeleute.

Nach § 1 ist jedes deutsche Kauffahrteischiff zwischen bestimmten näher angegebenen ausserdeutschen Häfen nicht nur wie bisher gegen Entschädigung zur Mitnahme hilfsbedürftiger Seeleute verpflichtet, sondern auch solcher deutschen Seeleute, »die wegen einer nach den Reichsgesetzen strafbaren Handlung an die heimischen Behörden abgeliefert werden sollen«. Soweit Hilfsbedürftigkeit vorliegt, sind unter gewissen Voraussetzungen auch ausländische Seeleute zu befördern. Zur Erfüllung dieser Verpflichtungen kann der Kapitän vom Seemannsamte zwangsweise angehalten werden.

Bieten nach § 2 mehrere Schiffe Gelegenheit zur Mitnahme, dann liegt die Verteilung in den Händen des Seemannsamtes.

Nach § 3 kann jedoch nach Zustimmung des Seemannsamtes die Mitnahme verweigert werden:

1) wenn kein angemessener Platz vorhanden ist; 2) wenn der Mitzunehmende bettlägerig krank oder mit näher bezeichneten ansteckenden Krankheiten behaftet ist; 3) wenn die Zahl der Mitzunehmenden bei Hilfsbedürftigen ein Viertel, bei Straffälligen ein Sechstel der Mannschaft übersteigt, oder mehr als ein Straffälliger mitgenommen werden soll; 4) wenn die Mitnahme nicht mindestens zwei Tage vor Abgang des Schiffes verlangt wird; 5) wenn der Hafen von einer deutschen Dampferlinie angelaufen wird, die vertragsmässig zur Mitnahme verpflichtet ist.

Nach § 4 erhält der Hilfsbedürftige Kost und Logis entsprechend seiner Stellung und zwar ist nach § 5 berechnet täglich für einen Kapitän oder Schiffsoffizier 3 ℳ auf Seglern, 6 ℳ auf Dampfern, für jeden anderen Seemann ℳ 1.50 bezw. 3 ℳ.

Ein Straffälliger ist laut § 4 nach den Anweisungen des Seemannsamtes zu behandeln; die Bewachung liegt, sofern nicht ein besonderer Begleiter da ist, dem Kapitän ob. Hilfsbedürftige wie Straffällige sind der Disziplinargewalt des Kapitäns unterworfen. Ueber die Entschädigung Straffälliger heisst es im § 5, dass für sie der gewöhnliche Ueberfahrtspreis oder das Doppelte des Satzes für Hilfsbedürftige zu zahlen ist, und ausserdem — wenn kein besonderer Begleiter mitgegeben ist — eine angemessene Vergütung für die Bewachung.

Die der Reederei zukommende Entschädigung wird nach § 6 im Bestimmungshafen ausgezahlt.

Während nach § 7 der Hilfsbedürftige bezw. der Reeder für die durch seine Zurückbeförderung verursachten Aufwendungen haftet, bleibt dem Reiche bei einem Straffälligen der Rückgriff an den betreffenden Bundesstaat vorbehalten.

Wer sich der Erfüllung einer der Verpflichtungen dieses Gesetzes entzieht, wird nach § 8 mit Geldstrafe bis 150 ℳ oder mit Haft bestraft.

Auch dieses Gesetz tritt am 1. April 1903 in Kraft.

c) Gesetz betr. die Stellenvermittelung für Schiffsleute.

Zur gewerbsmässigen Stellenvermittelung für Schiffsleute ist nach § 2 die Erlaubnis der höheren Verwaltungsbehörde erforderlich; sie ist zu versagen: 1) wenn über dem Bewerbenden Tatsachen vorliegen, die seine Unzuverlässigkeit dartun; 2) wenn der Bewerbende laut § 3 gewerbsmässig Schlafstellen vermietet, Schankwirtschaft und Handel mit Ausrüstungsgegenständen für Schiffsleute betreibt, wenn er Geldwechsler oder Pfandleiher ist oder diese Geschäfte durch andere betreiben lässt oder aber wenn der Bewerbende mit solchen Geschäftsleuten dergestalt in Geschäftsverbindung steht, dass er von ihnen für Vermittlertätigkeit Vergütungen irgend welcher Art bezieht. Die Landes-Zentralbehörden sind befugt, Ausnahmen von dieser Vorschrift zuzulassen.

Wir bedauern diese Zulassung aufrichtig, denn durch sie werden die oben erwähnten Bestimmungen ganz erheblich abgeschwächt, auch richtet sich diese Gewährung von Ausnahmen gegen die in den meisten deutschen Seestädten mit grossen Kosten eingerichteten Heuerbureaus.

Die Gebühren für die Anheuerung werden nach § 4 durch Taxen bestimmt, die von den Landesbehörden nach Anhörung von Vertretern der Stellenvermittler, Reeder und Schiffsleute festgesetzt werden. Die Gebühr ist vom Reeder und Schiffsmann je zur Hälfte zu zahlen. Der Reederanteil fällt fort, wenn der Schiffsmann seinen Dienst nicht zur rechten Zeit antritt.

Ueber Bücherführung der Stellenvermittler und über den Umfang polizeilicher Kontrolle ihres Geschäftsbetriebes erlassen nach § 5 die Landesregierungen Vorschriften.

Die Erlaubnis zum Gewerbebetriebe muss nach § 6 zurückgenommen werden, wenn der Stellenvermittler u. a. die festgesetzte Gebührentaxe überschritten hat, wenn er vom Schiffsmann ausser dieser Taxe Vergütungen genommen oder sich versprechen liess oder wenn er dem Verbot in § 3 zuwider handelt. Das Gesetz hat mit Bezug auf diese Punkte rückwirkende Kraft.

Wer ohne die vorgeschriebene Erlaubnis als Stellenvermittler tätig ist, wird (§ 8) bis zu 300 ℳ oder mit Haft bestraft. Zu derselben Strafe verfällt ein Stellenvermittler: 1) wenn er einen ihm im § 3 verbotenen Gewerbetrieb unterhält oder sich für Vermittlertätigkeit Vergütungen von diesen Gewerbetreibenden zahlen lässt; 2) wenn er die Heuergebühr überschreitet oder sich von Schiffsleuten darüber hinaus Vergütungen gewähren oder versprechen lässt; 3) wenn er einen Schiffsmann zum Bruch des Heuervertrages verleitet. Ein Gewerbetreibender der in § 3 bezeichneten Art erhält dieselbe Strafe, wenn er einen Stellenvermittler zu bestimmen sucht, »durch Gewährung oder Versprechung von Vergütungen irgend welcher Art zu einer den Interessen des Schiffsmanns widerstreitenden Ausübung der Vermittlertätigkeit.«

Das Strafmass wird in § 9 für Stellenvermittler bis zu 1500 ℳ oder Haft bei folgenden Vergehen erhöht: wenn er den im § 5 bezeichneten Vorschriften zuwiderhandelt; wenn er oder ein Gewerbetreibender im Sinne des § 3 im Inlande entgegen den Bestimmungen der zuständigen Behörde, vorzeitig einlaufende Schiffe betritt oder geistige Getränke an Bord bringt. Mit derselben Strafe wird der Kapitän belegt: 1) wenn er Stellenvermittler oder die vorbenannten Gewerbetreibenden, entgegen den Bestimmungen der zuständigen Behörde (im Ausland das Seemannsamt) an Bord lässt oder an Bord duldet; 2) wenn er unterlässt, einen Abdruck dieses Gesetzes im Volkslogis zugänglich zu machen.

Wie die beiden vorstehenden, tritt auch dieses Gesetz am 1. April 1903 in Kraft.

d) Gesetz betr. Abänderung seerechtlicher Vorschriften des Handelsgesetzbuches.

Einzelne der nachfolgenden Bestimmungen sind durch die Vorschriften der Seemannsordnung bedingt, so die Einteilung der Schiffsbesatzung in die drei Kategorien Schiffer, Schiffsoffiziere und Schiffsmannschaft. Wenn hier noch der Führer eines Kauffahrteischiffes »Schiffer« genannt wird, so geschieht es nur aus Rücksicht auf das Handelsgesetzbuch, das immer nur vom Schiffer spricht. Hier handelt es sich aber nur um etwa zehn Paragraphen, die abgeändert werden müssen, um im Sinne der neuen Seemannsordnung die Rechte und Pflichten des Kapitäns als Gehaltsempfänger und als Kranker klarzustellen.

§ 547 stellt fest, dass der für eine Reise angestellte Kapitän nur das, was er von der Heuer und event. Spesen verdient hat, zu beanspruchen hat, wenn die Reise wegen Krieg, Embargo, Blokade etc. unterbrochen werden musste. Erfolgt die Entlassung während der Reise, so steht dem Kapitän die Wahl zwischen einer Vergütung oder freier Rückbeförderung — freier Unterhalt der Reise und Beförderung der Sachen — frei.

Erfolgt die Entlassung bei Anstellung auf unbestimmte Zeit aus anderen Gründen, dann gebührt dem Kapitän nach § 548 ausser den in § 547 aufgezählten Entschädigungen, die Heuer für einen Monat und weitere Vergütungen im Sinne des § 73 der Seemannsordnung für die voraussichtliche Dauer der Reise nach dem Rückbeförderungshafen.

War dagegen die Heuer in Bausch und Bogen für die ganze Reise bedungen, dann erhält der Kapitän nach § 549 bei vorzeitiger Entlassung die verdiente Heuer mit Rücksicht auf den vollen Heuerbetrag nach dem Verhältnis der geleisteten Dienste sowie des etwa zurückgelegten Teils der Reise bestimmt.

Die in der Heilbehandlung und Verpflegung ihren Ausdruck findende Fürsorgepflicht des Reeders gegenüber einem erkrankten oder verletzten Kapitän erstreckt sich, sofern die Krankheit nicht durch eine strafbare Handlung entstanden ist, nach § 553 bis zu drei Monaten, wenn entweder die Reise garnicht angetreten war oder nach dem Verlassen des Schiffes in einem deutschen Hafen, bis zu sechs Monaten nach dem Verlassen des Schiffes in einem anderen Hafen. Im Falle einer Verletzung hört diese Verpflichtung des Reeders auf, sofern die See-Berufsgenossenschaft die Fürsorge übernimmt.

Die Aufnahme in eine Krankenanstalt kann, wenn der Wohnsitz des Kapitäns am Ort, wo er das Schiff verlässt oder am Orte der Krankenanstalt ist, nur erfolgen:

1) für den Kapitän, der verheiratet ist, oder eigene Haushaltung hat oder Mitglied der Haushaltung seiner Familie ist, mit seiner Zustimmung oder unabhängig davon, wenn die Art der Krankheit eine Pflege etc. verlangt, wie sie dem Kranken in der Familie nicht zu teil werden kann, oder bei ansteckender Krankheit, oder wenn der Krankheitszustand eine fortgesetzte Beobachtung erfordert;

2) in sonstigen Fällen unbedingt.

Der Kapitän hat, wenn er ausserhalb des Reichsgebietes erkrankt, Anspruch auf Ueberführung in die Krankenanstalt eines deutschen Hafens. Wird seine Zustimmung zur Ueberführung ohne berechtigten Grund versagt, dann kann das Seemannsamt nach Anhörung des Arztes beschliessen.

Entzieht sich der Kapitän der Heilbehandlung, vereitelt oder erschwert er sie, dann geht sein Anspruch an den Reeder verloren.

Bis zur Einstellung des Dienstes, wenn er die Reise nicht antritt, anderenfalls bis zum Tage, da er das Schiff verlässt, bezieht der erkrankte oder verletzte Kapitän nach § 553a die Heuer. Während des Aufenthalts in einer Krankenanstalt wird der Bezug der Heuer nicht gekürzt. Hat der Kapitän bei der Verteidigung des

Schiffes einen Unfall erlitten, dann gebührt ihm ausserdem eine angemessene, erforderlichenfalls von dem Richter zu bestimmende Belohnung.

Der nun folgende § 749 regelt die Ansprüche bei der Auszahlung von **›Berge- oder Hilfslohn‹**, seine Bestimmungen sind von solcher Wichtigkeit für alle an der Seeschiffahrt beteiligten Erwerbsgruppen, dass wir den Paragraph unverkürzt wiedergeben. Er lautet:

›Wird ein Schiff oder dessen Ladung ganz oder teilweise von einem anderen Schiffe geborgen oder gerettet, so wird der Berge- oder Hilfslohn zwischen dem Reeder, dem Schiffer und der übrigen Besatzung des anderen Schiffes in der Weise verteilt, dass zunächst dem Reeder die Schäden am Schiffe und Betriebsunkosten ersetzt werden, welche durch Bergung oder Rettung entstanden sind, und dass von dem Rest der Reeder eines Dampfschiffes zwei Drittel, eines Segelschiffs die Hälfte, der Schiffer und die übrige Besatzung eines Dampfers je ein Sechstel, eines Segelschiffes je ein Viertel enthält.

Der auf die Besatzung mit Ausnahme des Schiffers entfallende Betrag wird unter alle Mitglieder derselben mit besonderer Berücksichtigung der sachlichen und persönlichen Leistungen eines Jeden verteilt. Die Verteilung erfolgt durch den Schiffer mittels eines vor Beendigung der Reise der Besatzung bekannt zu gebenden Verteilungsplanes, der den jedem Beteiligten zukommenden Bruchteil festsetzt.

Gegen den Verteilungsplan ist Einspruch bei demjenigen Seemannsamt zulässig, welches nach Bekanntgabe des Planes zuerst angegangen werden kann. Das Seemannsamt entscheidet nach Anhörung der Beteiligten endgültig, unter Ausschluss des Rechtsweges, über den Einspruch und eine etwaige andere Verteilung. Beglaubigte Abschrift der Entscheidung ist dem Reeder vom Seemannsamte mit tunlichster Beschleunigung mitzuteilen. ‹

Vereinbarungen, welche den Vorschriften der Abs. 1, 2 zuwiderlaufen, sind nichtig.

Diese Vorschriften finden für den Fall der Bergung oder Rettung durch Bergungs- oder Schleppdampfer keine Anwendung.‹

* * *

Durch die Neuregelung der in den vorgenannten vier Gesetzen erwähnten Funktionen ist, wie vor Wochen beim Beginn der Berichterstattung dieser Materie gesagt wurde, einem Bedürfnis in Schiffahrtskreisen entsprochen. Da selbstverständlich in den nächsten 15—20 Jahren an eine Abänderung dieser Gesetze nicht zu denken ist und von einsichtsvollen Leuten auch nicht gedacht werden wird, liegt es im Interesse der drei Schiffsbesatzungskategorien — Kapitän, Schiffsoffizier und Schiffsmannschaft —, wenn sie sich bei zeiten mit den neuen Bestimmungen vertraut machen, damit der Versuch, sich in die neuen Verhältnisse einzuleben, auf keine Schwierigkeiten stösst.

Bremische Hafenbauten.

Seit Ende der achtziger Jahre hat der Bremische Staat eine Reihe von Wasser- und Hafenbauten ausgeführt, die längst als technisch hervorragende und praktisch wertvolle Werke deutscher Ingenieurkunst und deutscher Schaffenskraft im In- und Auslande vorteilhaft bekannt geworden sind. Einmütig und beseelt von dem Wunsche, die Stellung Bremens als Seehandelsplatz zu erhalten und zu fördern, standen Senat und Bürgerschaft in der Verfolgung der Politik des Hafenbaues zusammen, mit echt hanseatischem Wagemut wurden Millionen über Millionen ohne irgend welchen Widerspruch bewilligt und, wie sich gezeigt hat, nicht zum Schaden der alten Hansestadt. Aber noch ist die Reihe der Hafenbauten nicht abgeschlossen. Zu den etwa 80 Millionen, welche der bremische Kleinstaat mit seiner etwa 220 000 Seelen zählenden Bevölkerung in der Zeit von 1887 bis 1899 zur Korrektion der Unter- und Aussenweser, zum Bau des ersten Freihafens in Bremen, zu welchem das Reich zwölf Millionen beisteuerte, zum Erweiterungsbau des Kaiserhafens und des grossen Kaiserdocks in Bremerhaven bereits aufgewandt hat, sind schon jetzt neue Millionen für einen zweiten Freihafen in Bremen hinzugetreten.

Während es zu Anfang der neunziger Jahre noch schien, als werde der 1888 eröffnete erste Freihafen mit einer Gesamt-Kailänge von 4100 m für eine Reihe von Jahren den Verkehrsansprüchen genügen, trat schon 1896 das Bedürfnis nach Vermehrung der nutzbaren Kailänge immer deutlich hervor. Der im Jahre 1896 seit 1889 im Freihafen von 1 031 118 cbm auf 2 862 630 cbm gesteigerte Güterverkehr nahm auch in den folgenden Jahren weiter zu, und wiederholt sah sich die Handelskammer infolge zeitweiliger Ueberfüllung des Hafens veranlasst, auf die Erweiterung der Freihafenanlagen zu dringen.

So wurde denn im Jahre 1899 der Bau des zweiten Freihafens beschlossen, dessen Gesamtplan abermals etwa 30 Mill. erfordern wird. Das zweite Freihafenbassin, dessen Bau noch im selben Jahre in Angriff genommen wurde, wird annähernd parallel dem vorhandenen auf dem Terrain zwischen der Nordmole des jetzigen Bassins und dem Holzhafen hergestellt. Seine Gesamtlänge wird etwa 2200 m betragen bei einer Breite von 110 m am unteren Ende, die sich auf 100 m am Hafenkopf ermässigt. An der Mündung des Bassins wird ein Vorhafen ausgehoben, der eine bequeme Drehung grösserer Dampfer in stillem Wasser ermöglicht und auf diese Weise die jetzt häufig den auf dem offenen Strom schwoienden Schiffen entstehenden Schwierigkeiten und Gefahren beseitigt.

An den Vorhafen wird sich ein Reparaturbassin mit grösserer Schiffswerft und Schwimmdock, welches Schiffe bis zu 7000 t aufnehmen soll, anschliessen. Das zu der bereits in Angriff genommenen Werftanlage erforderliche etwa 57 ha grosse Areal ist auf 60 Jahre an die Aktiengesellschaft „Weser‹ verpachtet.

Nordwärts schliesst sich an den Vorhafen ein erweitertes Bassin an, welches hauptsächlich dem Verkehr von Schiff zu Schiff dienen soll, damit die wertvollere Kaje, die ausserdem für diese Art des Verkehrs wenig geeignet ist, möglichst entlastet wird. Ferner bildet diese Bassinerweiterung die Zufahrt zu dem auf etwa 700 m zu verlängernden Holz- und Fabrikenhafen. Diese Verlängerung ist namentlich in Rücksicht auf die Ausdehnung der Lagerplätze für Holz äusserst erwünscht.

Selbstverständlich ist auch für umfangreiche Eisenbahngleisanlagen zur prompten Abfertigung des Güterverkehrs gesorgt. Ein ausgedehnter Rangierbahnhof ist zwischen dem alten und neuen Freihafenbassin angelegt; ihm musste die bisherige Einfahrt zum Holzhafen und die des Winterhafens weichen; sie wurden zugeschüttet.

Um für die Leistungsfähigkeit der Hafenerweiterungen einen Massstab zu geben, sei nach einem Erläuterungsberichte des Baurats Suling, des Leiters der Bauten, erwähnt, dass das jetzige Bassin 1874 lfd. m Schuppen mit 73 900 qm Fläche besitzt, während zunächst für das neue Bassin II 2900 lfd. m Schuppen mit 173 000 qm Fläche vorgesehen sind. Ausserdem wird später der Holzhafen auf seine doppelte Leistungsfähigkeit gebracht.

Die Ausstattung des neuen Freihafenbassins mit Gleis- und Strassenanlagen, Krähnen usw. wird derjenigen im alten Freibezirk, die sich durchaus bewährt hat, im wesentlichen gleichen.

Die Ausführung dieser bedeutenden Hafenerweiterung wird schrittweise, dem auftretenden Bedürfnis folgend, geschehen, so dass die Aufwendung weiterer grösserer Mittel nur dann erfolgen wird, wenn der zunehmende Verkehr eine Verzinsung in Aussicht stellt.

Eine weitere Steigerung des stadtbremischen Schiffsverkehrs ist nach Vollendung der neuen Anlage mit Sicherheit zu erwarten. Denn es werden dann die Frachtdampfer des Norddeutschen Lloyd und andere grössere Dampfer, die z. Zt. wegen ihrer grossen Länge bei der Stadt Bremen nicht wenden können, einen ausreichenden Wendeplatz in Bremen vorfinden, in grösserer Anzahl, als es bisher möglich gewesen, die stadtbremischen Häfen besuchen.

Ob mit der Ausführung der Gesamtanlage Bremen am Ende seiner Wasserbauten angelangt ist, wird die Zeit lehren. Sollte über kurz oder lang die grosse wasserwirtschaftliche Vorlage Preussens, der Mittellandkanal, zur Ausführung gelangen, was auch im Interesse Bremens dringend zu wünschen wäre, würde der Bremische Staat von Neuem 43 Mill. Mark für die Kanalisation der Oberweser flüssig zu machen haben. Damit würden sich seine Aufwendungen für Wasser- und Hafenbauten seit 1888 auf etwa 153 Mill. Mark steigern. Gewiss für den hanseatischen Mut und die Tatkraft der alten Hansestadt.

Unter dem Namen „Pirat"

erscheint ein Lasthaken auf dem Markt, der in sinnreicher Weise mit einem Mechanismus zum Zählen, Anzeigen und Quittieren der Anzahl der gehobenen Lasten ausgestattet ist. Allgemein bekannt und den interessierten Kreisen geläufig ist die Art, wie Massenartikel als Kaffee, Zucker, Reis, Kakao u. dgl. in Säcken dem Empfänger vom Lieferanten übergeben werden.

In jede Schlinge oder Kette wird meistens eine bestimmte, stets gleiche Anzahl Kolli gepackt. Jede einzelne Last wird dann durch einen Strich vermerkt, und gewöhnlich derart, dass die Buchung über 5 Hübe beispielsweise wie folgt aussieht:

Dass bei diesem Vorgehen beim besten Willen Fehler vorkommen müssen, liegt auf der Hand. Ein Verzählen ist leicht, eine Verständigung zwischen den beiden Parteien hinterher schwer, vor allem aber ein Fehler oder Missbrauch sehr schwierig nachzuweisen. Nun bedeutet aber ein einziger fehlender Strich für 5 Sack Kaffee schon mindestens einen Wert von ℳ 300.—; für Kakao oder Droguen ungleich viel mehr. Bei den grossen Abladungen unserer Seestädte und Transitplätze belaufen sich die daraus erwachsenden Schäden auf enorme Summen.

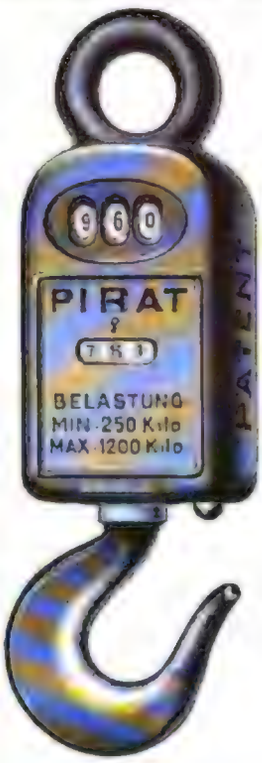
Der Apparat besteht aus einem nicht einmal fusshohen Gehäuse, das man samt Ring und Haken bequem in der Hand tragen und mit der Hand fassen kann.

Sobald die Last den Haken anzieht, rückt das Zählwerk sichtbar eine Zahl weiter. Dann ist aber auch zugleich die Last gesperrt. Um sie abzunehmen, muss man die Sperre aufschliessen, welche in dem Augenblick, dass die Last am Haken wirkt, durch einen herabgleitenden Stift geschlossen wird. Der Stift bewegt zugleich das Zählwerk, kann aber selbst nicht zurückspringen, bevor ein besonderer Schlüssel ihn aus der Sperrlage löst. Ohne Schlüssel und Sperre wäre der Zählapparat zwecklos. Müsste das Zifferblatt doch so oft umspringen, als die Last aufstösst, oder ein Unberufener am Haken zieht.

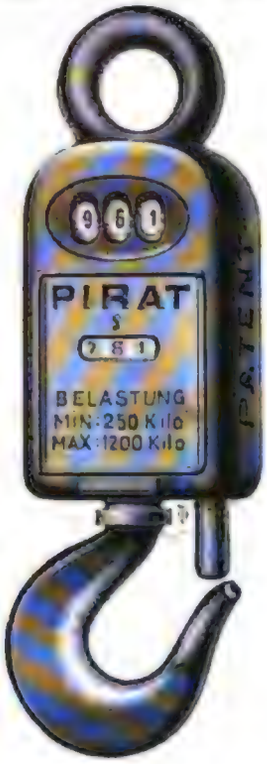
Den Schlüssel zur Sperre, also zur Befreiung der Last, erhält natürlich der Empfänger, d. i. der im Dienste desselben stehende die Ware empfangende Arbeiter. Eines besonderen Angestellten bedarf es dazu nicht. Darin liegt eine unbedingte Garantie für das richtige Zählen.

Einmal gefasst, ist die Last beim Anheben auch schon gezählt, eine weitere Last kann aber nicht gefasst werden, bevor die erste richtig ausgelöst ist. Auf diese Weise zählt der Apparat nicht nur genau, er stellt auch eine vollgültige Quittung über die Anzahl der gehobenen Lasten aus.

Das geschieht in folgender Weise: Jede einzelne Last wird auf dem direkt sichtbaren Zifferblatt markiert, welches gleichwie das Zählwerk, allen Einwirkungen von aussen entzogen ist. Mann kann also jederzeit die Anzahl der gehobenen Lasten ablesen. Ausserdem erteilt der »Pirat« über das Gelieferte Quittungen, welche während der Uebernahme in Blockform in einem unter dem Zählwerk angebrachten, verschliessbaren Kästchen mit Schaufenster untergebracht sind.



offen.



geschlossen.

Ueber den Wert der Erfindung haben die bedeutendsten Firmen der Transportbranche, als die Hamburg Amerika-Linie, die Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft, die Kaiverwaltung u. a. sich lobend ausgesprochen und ist mit Sicherheit anzunehmen, dass der Lasthaken bei allen Transporten von Massengütern künftig Anwendung finden wird, da er Zeit, Mühe und Geld spart und überdies sehr einfach und auf das Solideste konstruiert ist. Der Apparat kann allen Interessenten empfohlen werden.

Die Inhaberin der Patente und gleichzeitig auch die alleinige Fabrikantin der Apparate ist die Firma Deseniss & Jacobi, Aktiengesellschaft, Hamburg.

Seeamtsverhandlungen.

Seeamt Bremerhaven.*)

Der Spruch des Seeamtes über den **Untergang des Hansadampfers »Ehrenfels«** hat folgenden Wortlaut:

Der Hansadampfer »Ehrenfels«, Kapitän Gramberg, ist am 9. Mai d. J., morgens, auf etwa 12° 30′ N 56° 25′ O in einem zyklonartigen Sturme gesunken. Einem Teile der Besatzung, insgesamt 22 Mann, ist es gelungen, in einem Rettungsboot vom sinkenden Dampfer frei zu kommen und nach mehrtägiger Fahrt am 13. Mai auf 15° 53′ N 58° 46′ O vom englischen Dampfer »Queen Alexandra« aufgenommen zu werden. Die von der Reederei nach dem Ver-

*) Wir werden in einer der nächsten Nummern eingehend auf diese Seeamtsverhandlung zurückkommen. D. R.

bleib der übrigen Besatzung veranstalteten Nachforschungen sind erfolglos geblieben. Die Schiffsleitung trifft kein Verschulden an dem Untergang des Schiffes, der lediglich auf das schwere Wetter zurückzuführen ist. Die Behandlung der Schiffbrüchigen an Bord der »Queen Alexandra« verdient volle Anerkennung.

Schiffbau.

Stapelläufe.

Am 14. Juni lief auf der Schiffswerft von Henry Koch in Lübeck ein für Herrn Ernst J. F. Commentz in Hamburg neuerbauter Dampfer glücklich vom Stapel. Das Schiff erhielt in der von der jungen Tochter des Reeders vollzogenen Taufe den Namen »**Elisabeth**«. Die Abmessungen des Dampfers sind: 250′ × 35′ 6″ × 18′ 9″. Die Tragfähigkeit des Dampfers beträgt bei einem Tiefgang von 17′ 2100 t. Die »Elisabeth« wird mit einer Dreifach-Expansions-Maschine von 800 HP ausgestattet, die dem Schiffe im beladenen Zustande eine Schnelligkeit von 10 Knoten in der Stunde geben wird.

* * *

Am 14. Juni lief auf der Neptunwerft in Rostock ein Dampfer für die Firma H. C. Horn leicht und glücklich vom Stapel. In der Taufe erhielt das Schiff den Namen »**Irmgard Horn**«. Der neue Dampfer, Baunummer 209, ist aus bestem Siemens-Martin-Stahl in den Dimensionen 255′ × 37′ × 19,6′, 2500 t Tragfähigkeit, erbaut und führt beim Germanischen Lloyd die Klasse † 100 A 4 L. Er ist mit einem Doppelboden (Braketsystem) und mit vier bis zum Hauptdeck reichenden Querschotten aus Stahl versehen. Auf beiden Seiten ist ein Schlingerkiel von 125′ Länge angebracht. Die dreifache Expansionsmaschine wird 700 HP indizieren. Zylinderdimensionen: 455 × 775 × 1220, Hub 840. Geschwindigkeit 10 Knoten. Die zwei stählernen Hauptkessel von je 250 qm Heizfläche repräsentieren einen Arbeitsdruck von 12 Atmosphären. Der Dampfer »Irmgard Horn« wird als Schooner getakelt und in etwa 5 Wochen abgeliefert werden.

* * *

Am 17. Juni wurde von der Hamburger Werft von Blohm & Voss der im Auftrage der Hamburger Woermann-Linie neuerbaute Stahldampfer (No. 154) »**Martha Woermann**« glücklich vom Stapel gelassen. Der nach dem Zellensystem konstruierte Neubau, nach der höchsten Klasse des Germanischen Lloyd, hat folgende Abmessungen: 300 × 38 × 18; Tragfähigkeit 3600 t. Das schöne, mit allen Errungenschaften der Technik ausgerüstete Schiff wird zur Beförderung von Passagieren und Ladung zwischen Hamburg und Westafrika verwendet und mit einer dreifachen Expansionsmaschine, die etwa 800 Pferdekräfte indizieren soll, ausgerüstet werden. Die Maschine wird ihren Dampf aus zwei Stahlkesseln erhalten, die auf einen Dampfdruck von 15 Atmosphären konzessioniert worden sind. Das Schiff hat sechs bis zum Oberdeck reichende wasserdichte Schotten erhalten und wird mit elektrischer Beleuchtungsanlage ausgerüstet werden. Das Steuer, sowie das Ankerspill, die Aschenwinde usw. werden sämtlich mit Dampfbetrieb eingerichtet. Der Dampfer wird als Schoner getakelt, mit zwei Pfahlmasten und entsprechenden Ladebäumen und Dampfwinden versehen werden.

* * *

Von der Werft Howaldtswerke, Kiel, lief am 18. Juni das dritte für die Swentine-Dock-Gesellschaft gebaute **Schwimmdock** vom Stapel. Durch diese Vermehrung ihrer Anlage wird die Gesellschaft im stande sein, ein Schiff bis zu einem Eigengewicht von 7500 t zu docken. Die drei Docks der Swentine-Dock-Gesellschaft haben zusammen eine Länge von 170 m; die freie Dockbreite des neuen Docks ist 23 m, sodass die grössten Schiffe, welche bisher die Ostsee befahren haben und hier gebaut wurden, in Kiel gedockt werden können. Die Abmessungen des neuen Docks gestatten, dasselbe im Bedarfsfalle zu verlängern und überhaupt so die schwersten Schiffe aufzunehmen. Nachdem durch die Zunahme der Schiffahrt immer mehr Ansprüche an Dockgelegenheit gestellt werden, wird durch diese neue Anlage zunächst auf eine Reihe von Jahren dem Bedarf Genüge geleistet sein.

Vermischtes.

Hamburger Ein- und Ausfuhr seewärts im Jahre 1901. Die Einfuhr in Hamburg bezifferte sich im Vorjahre auf 2160,7 Mill. Mark, die Ausfuhr auf 1819,5 Mill. Mark. Dabei hat die Einfuhr eine nicht unerhebliche Abnahme, nämlich um 120 Mill., die Ausfuhr eine kleine Zunahme, um 8,5 Mill. Mark gegen das vorhergehende Jahr 1900 erfahren. Die Verringerung der Einfuhr erstreckt sich auf fast alle Warengattungen, ausgenommen Verzehrungsgegenstände, wovon für 10,6 Mill. Mark grössere Quantitäten importiert wurden. Die reichlichere Ausfuhr betrifft Rohstoffe und Halbfabrikate (41,7 Mill. Mark mehr als 1900) mit einer minimalen Zunahme auch Bau- und Brennmaterialien. Alle anderen Warengattungen sind dagegen auch in der Ausfuhr zurückgegangen: hauptsächlich Verzehrungsgegenstände um 15,3 Mill. Mark. Unter den Herkunftsländern der hamburgischen Einfuhr stehen die Vereinigten Staaten von Amerika mit 471,8 Mill. Mark wie immer voran; es folgen Grossbritannien (387,2 Mill. Mark), Britisch-Ostindien (166,7), Brasilien (133,1), Argentinien (108,9), Chile (100 Mill. Mark) u. s. w. Mit Ausnahme von Britisch-Ostindien, Brasilien und Chile, die eine erhöhte Ausfuhr nach Hamburg verzeichnen, haben die genannten Länder 1901 alle eine geringere Ausfuhr nach Hamburg als 1900 gehabt. Dasselbe gilt auch von den meisten anderen Ueberseeländern, namentlich von Australien, das um rund 50 pCt. hinter seiner hamburgischen Ausfuhr in 1900 zurückblieb, dann auch von Afrika, Venezuela, Zentralamerika, Westindien, Mexiko und China schickten für 2,1 und 7,3 Mill. Mark weniger Waren als 1900. Andererseits zeigten eine günstige Weiterentwicklung der steigenden Ausfuhr hauptsächlich Uruguay (+ 7,7 Mill. bei 23,5 Mill. Mark Ausfuhr) und Japan (+ 3,6 Mill. Mark bei 20,6 Mill. Mark Ausfuhr). Die Bestimmungsländer für hamburgische Ausfuhr seewärts ordnen sich 1901 wie folgt: Grossbritannien 457,5, Vereinigte Staaten von Amerika 204,6, Preussen 117,5, Russland 76,9, Schweden 69,9, Norwegen 61,7, Bremen 60,3 Mill. Mark u. s. w. Als erstes transatlantisches Land nach der Union kommt Brasilien in Betracht mit 55,1 Mill. Mark; die hamburgische Ausfuhr nach Brasilien weist aber gegen 1900 ein Minus von 7,9 Mill. Mark auf. Am meisten fiel im Vorjahre der hamburgische Handel mit Argentinien (— 23,5 Mill. Mark) und absolut betrachtet, auch der Union (— 16,4) gegen 1900 ab. Einen Rückschlag erlitt ferner die Ausfuhr nach Uruguay (10,9 in 1901 gegen 15,1 Mill. Mark in 1900), nach Japan (40,2 gegen 45,0), Afrika ausser Kapland (57,9 gegen 63,1), Chile (32,6 gegen 36,1), Mexiko (25,9 gegen 29,6) u. s. w. Die Ausfuhr nach den europäischen Ländern weist mit wenigen Ausnahmen einen Zuwachs auf, so namentlich nach Grossbritannien, Preussen, Schweden, Niederlande, Bremen, Russland. Günstigen Absatz boten von den aussereuropäischen Ländern Britisch-Ostindien (48,4 in 1901 gegen 38,6 in 1900), China (35,3 gegen 29,9), Britisch-Nordamerika (19,9 gegen 13,5), das Kapland (28,1 gegen 16,99), Australien (37,9 gegen 33,5), Peru, Philippinen, Columbien, Westindien u. s. w.

Schiffsverkehr im Hafen von Marseille während des Jahres 1901. Im Jahre 1901 sind in Marseille 8228 Schiffe von 6531780 t R. angekommen gegen 8543 Schiffe von 6164431 t R. im vorhergehenden Jahre; ausgelaufen sind 8274 Schiffe von 6511114 t R. gegen 8531 Schiffe von 6131823 t R. im Jahre

1900. Die Gesamtzahl der ein- und ausgegangenen Schiffe bezifferte sich auf 16502 von 13042894 t R. gegen 17074 von 12296254 t R. im Vorjahre, mithin hat die Zahl der Schiffe um 572 abgenommen, der Raumgehalt dagegen um 746640 t R. zugenommen. Unter den ein- und ausgegangenen Schiffen befanden sich 11346 Dampfschiffe von 12250321 t R. (1900: 11215 Dampfschiffe von 11459909 t R) und 5156 Segelschiffe von 792573 t R. (1900: 5859 Segelschiffe von 836345 t R.) Von den ein- und ausgegangenen Schiffen führten 11568 von 6573573 t R. die französische Flagge (1900: 12249 von 6448854 t R.) und 4934 von 6469321 t R. fremdländische Flaggen (1900: 8425 von 5847700 t R.). Die Wareneinfuhr zur See umfasste 4048126 t (1900: 3814751 t); die Warenausfuhr 1801881 t (1900: 1885324 t), sodass der Gesamtverkehr sich auf 5850007 t (1900: 5700075 t) belief. Hierbei ist die Ausfuhr von Lebensmitteln und Kohlen als Schiffsprovision, die im Jahre 1901 582830 t (1900: 650934 t) betrug, nicht mitgerechnet. Der Warenverkehr unter französischer Flagge umfasste 3014719 t gegen 3111192 t im Vorjahre, der unter fremdländischer Flagge 2835288 t gegen 2588883 t im Vorjahre. Mit Ballast kamen ein 233 Dampfer von 285710 t R. und 273 Segler von 64003 t R.; zusammen 506 Schiffe von 349713 t R. (1900: 499 Schiffe von 351546 t R.). Mit Ballast verliessen den Hafen 794 Dampfer von 1098354 t R. und 1021 Segler von 108456 t R., zusammen 1815 Schiffe von 1206810 t R. (1900: 1982 Schiffe von 1112861 t R.) Die Beteiligung der wichtigsten Nationen am Schiffsverkehr im Hafen von Marseille hat sich in den letzten fünf Jahren, wie folgt, gestaltet:

	Raumgehalt der ein- und ausgegangenen Schiffe in t. R.				
	1897	1898	1899	1900	1901
Deutschland	168310	146092	185385	170853	310048
Frankreich	6248055	6332051	6736221	6448554	6573573
England	2164700	2987057	3081470	3082564	3264993
Oesterreich-Ungarn	323689	354410	304190	276751	319107
Dänemark	29862	26904	41690	48643	84834
Spanien	624982	623206	606976	568512	595309
Griechenland	207940	264190	375701	300328	423285
Holland	229900	248568	238007	289162	295113
Italien	509257	673759	642206	700268	767016
Japan	58458	155205	194588	198085	203484
Russland	37325	47953	73033	78216	73762
Schweden u. Norwegen	67407	100878	81403	76207	94277
Zus. einschl. alle anderen	10712201	11993492	12590738	12296254	13042894

Schiffsverkehr in den Häfen Formosas. In den Häfen von Tamsui, Kilung, Anping und Takao ist im Laufe des Jahres 1901 kein deutsches Schiff angekommen, während der Verkehr deutscher Schiffe in den vorangegangenen Jahren folgende Zahlen aufwies:

	1900		1899	
Tamsui	1 Dampfer	825,15 t	9 Dampfer	5688 t
Anping	1 »	712,36 t	20 »	19660 t
Zus.	2 Dampfer	1537,51 t	29 Dampfer	25348 t

Der Rückgang erklärt sich dadurch, dass die englische Douglas-Schiffahrtsgesellschaft, die früher zuweilen deutsche Dampfer für ihre Linien nach Nord- und Südformosa charterte, infolge der heftigen Konkurrenz der staatlich subventionierten japanischen Linien, ihre Fahrten nach Tamsui um mehr als die Hälfte (monatlich etwa 4 gegen 8 in früheren Jahren) eingeschränkt und die Linie Hongkong—Anping Takao im verflossenen Jahre als regelmässige überhaupt eingestellt hat. Die Zunahme des japanischen und die Abnahme des britischen Schiffsverkehrs in den Endhäfen der Konkurrenzlinien Tamsui und Anping seit dem Jahre 1898 veranschaulicht nachstehende Zusammenstellung des Dampferverkehrs der beiden Flaggen zwischen den genannten Häfen und dem Auslande (nicht Japan):

Tamsui

	japanische		englische	
1898	18	mit 11190 t	98	mit 69734 t
1899	42	» 29681 t	100	» 77751 t
1900	57	» 48992 t	56	» 39255 t
1901	50	» 42910 t	43	» 32467 t

Anping

	japanische		englische	
1898	4	mit 3960 t	43	mit 45293 t
1899	2	» 1082 t	44	» 44447 t
1900	18	» 17923 t	22	» 19521 t
1901	27	» 21894 t	6	» 5742 t

An regelmässigen Schiffahrtslinien bestehen in Formosa die folgenden:

I. Zwischen Formosa und Hongkong:

A. Tamsui—Hongkong via Amoy und Swatow:
   a) Osaka Shosen Kaisha, monatlich dreimal, im Sommer viermal.
   b) Douglas-Gesellschaft, sehr unregelmässig, im Durchschnitt monatlich viermal.

B. Anping—Hongkong via Amoy und Swatow: Osaka Shosen Kaisha und Nippon Yusen Kaisha.

II. Zwischen Formosa und Japan:

A. Kilung—Kobe (via Moji), monatlich viermal.
B. Kilung—Kobe (via Nagasaki—Moji—Ujina), monatlich dreimal,
C. Takao—Kobe (via Anping—Pescadores—Kilung—Liukiu-Inseln—Kagoshima) monatlich zweimal.

III. Küstenschiffahrt (Osaka Shosen Kaisha) monatlich viermal um die ganze Insel via Pescadores.

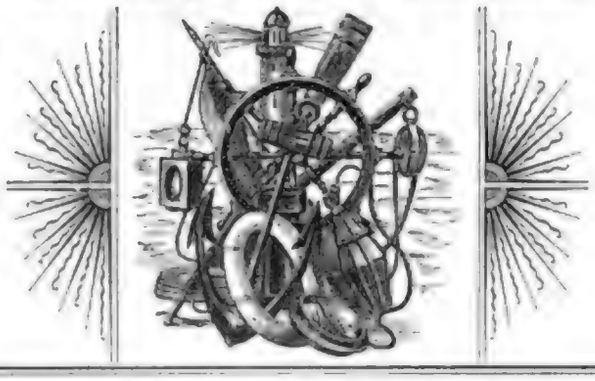
An Subventionen erhalten die erwähnten japanischen Linien in dem laufenden Rechnungsjahr insgesamt 800000 Yen (= 1600000 ℳ), wovon auf die Linie I A à 84480 Yen und I B 191183 Yen entfallen. Ferner erhält dieselbe Gesellschaft aus diesem Fonds für zwei im verflossenen Jahre in China errichtete Küstenlinien weitere 199887 Yen und zwar für eine Dampferlinie Futschau—Hongkong (via Amoy—Swatow monatlich zweimal) und eine kleine Dampfbootlinie zwischen Futschau und zwei benachbarten Plätzen (monatlich viermal). Den Rest erhalten die erwähnten Schiffahrtsgesellschaften für die übrigen Linien: und zwar entfällt hiervon auf die Nippon Yusen Kaisha für monatlich zwei Fahrten zwischen Kilung und Kobe 50350 Yen, auf die Osaka Shosen Kaisha 274100 Yen. Es bleibt noch zu bemerken, dass die Formosaregierung mit der Absicht umging, die Subventionsverträge, die bisher von Jahr zu Jahr erneuert werden mussten, für die Dauer von fünf Jahren abzuschliessen. Dieser Plan hat indessen die Zustimmung des japanischen Parlaments, das erst vor Kurzem hierüber beraten hat, nicht gefunden. Dazu kommt noch, dass von dem Betrage von 800000 Yen, den die Regierung in den Etat für 1902/1903 an Schiffahrtssubventionen eingestellt hatte, 160000 Yen gestrichen worden sind.

Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer
zu Hamburg.
(Geschäftsführender Verein, Steinhöft 1.)

Seeschiffer-Verein „Weser"
in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin"
in Stettin.



Schiffer-Gesellschaft
in Lübeck.

Verein
Flensburger Seeschiffer
in Flensburg.

Seeschiffer-Verein
in Danzig.

Zur Namensänderung des Verbandes.

Zur Anregung des Seeschiffer-Vereins »Weser«, Bremerhaven, ist dem geschäftsführenden Verein von Einzelvereinen noch keine Stellungnahme bekannt, wohl aber haben sich einzelne Mitglieder und auch der Rechtsbeistand des geschäftsführenden Vereins zu dieser Angelegenheit geäussert.

Herr Rechtsanwalt Dr. Kaemmerer vertritt u. a. folgenden Standpunkt:

> »In Anlass der mit Bezug auf die event. Namensänderung des Verbandes gemachten Ausführungen gestatte ich mir die Bemerkung, dass ich es nicht für erforderlich halte und nicht empfehlen würde, den Namen des Verbandes zu ändern. Die neuen Bezeichnungen in der Seemannsordnung geben dazu keinen zwingenden Anlass; ich finde im Gegenteil, der Ausdruck »Schiffer« ist nach wie vor berechtigt, auch wenn man ihn nur im alten engeren Sinne versteht.
>
> Bei der Commissionsberatung des Deutschen Nautischen Vereins über das Gesetz betr. die Untersuchung von See-Unfällen ist ja auch schon zur Sprache gekommen, dass generell die Worte Schiffer und Steuermann nicht an Stelle von Kapitän und Schiffsoffizier zu setzen sind. Auf der anderen Seite kann sich ein Steuermann im weiteren Sinne auch als Seeschiffer bezeichnen, sodass der alte Name des Verbandes sehr wohl die etwa dem Verbande beitretenden Steuermannsvereine deckt.
>
> Es kommt nun aber hinzu, dass der neu vorgeschlagene Name das Wort »See« nicht enthält, was doch auf alle Fälle hinein müsste. Wenn aber gesagt werden sollte: »Verband Deutscher Seekapitäns- und Seeschiffs-Offiziers-Vereine«, so bekommt der Name eine ganz unförmliche Länge.«

Ein Mitglied des Stettiner Vereins ist dagegen der Ansicht, dass der Name unter allen Umständen geändert werden müsste. Die öffentliche Meinung würde den Beschlüssen des Verbandes weit grössere Bedeutung beilegen, wenn diese, statt von dem simplen »Verband der Seeschiffer-Vereine« von den mehr blendenden Namen »Kapitäns- und Schiffsoffizier-Verein« getragen würden.

Ein Mitglied des Hamburger Vereins vertritt dagegen den Standpunkt, dass der Name: »Verband Deutscher Kapitäns- und Schiffsoffiziers-Vereine« garnicht richtig ist, da Maschinistenvereine nach dem neuen Statut nicht Mitglieder des Verbandes sein können, während die neue Seemannsordnung unter Schiffsoffizieren sowohl die See-Steuerleute wie die See-Maschinisten versteht.

Der geschäftsführende Verein ersucht die Einzelvereine nochmals zu der Anregung des »Weser«-Vereins Stellung zu nehmen, damit nach deren Erledigung das neue Verbandsstatut vervielfältigt werden kann.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.

Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1902. No. 26. Hamburg, den 28. Juni. XXXIX. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Verhältnisse in der Besatzung der Seeschiffe. — General-Versammlung der Suez-Kanal-Gesellschaft. — Der Hafen von Durban. — Stapelläufe von deutschen und britischen Werften. (Mai 1902.) — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mitteilungen. — Büchersaal. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Beim Schluss des II. Quartals (No. 26) machen wir unsere geehrten Abonnenten darauf aufmerksam, dass wir die unverweigerte Annahme der nächsten Nummer des III. Quartals (27) als Fortsetzung ihres Abonnements ansehen.

Die Verlagshandlung.

Auf dem Ausguck.

Die vom Deutschen Nautischen Verein und dem Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine neuerdings ins Leben gerufene Bewegung zu Gunsten einer zeitgemässen Abänderung des **Gesetzes betr. die Untersuchung von Seeunfällen** hat, wie wir erfahren, zu amtlichen Erkundigungen darüber Anlass gegeben, wie weit die Zuständigkeit der Seeämter in der Auswahl der deutschen Schiffe reicht, die einen Unfall erlitten haben. Die beteiligten Kreise sind nicht ganz darüber klar, ob die kleinen **gedeckten** und **offenen See-** und **Küstenfahrzeuge** unter das Gesetz fallen, d. h. ob ein deutsches Seeamt berechtigt zur Untersuchung eines Unfalls ist, von dem eins dieser Fahrzeuge betroffen worden ist. — Der § 2 des Gesetzes stellt u. A. fest, dass Gegenstand der Untersuchung Seeunfälle deutscher Kauffahrteischiffe sind. Es würde sich zur Beantwortung der eingangs aufgeworfenen Frage also nur um die Definition des Wortes »Kauffahrteischiffe« handeln. Die Grenzen des Begriffs »Kauffahrteischiff« weichen aus erklärlichen Gründen je nach dem Zweck des einzelnen Gesetzes oder einer Verordnung ebenso von einander ab wie die Auffassung über den Begriff »Seefahrt«. Beim Gesetz betr. die Untersuchung von Seeunfällen haben wir eine genaue, engbegrenzte Bezeichnung für Kauffahrteischiffe nicht gefunden, wohl aber in einer Verordnung, die von diesem Gesetze unzertrennbar ist. In den einleitenden Ausführungsbestimmungen der Kaiserl. Verordnung zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See vom 9. Mai 1897 wird gesagt: »Die nachfolgenden Vorschriften gelten für alle Fahrzeuge auf See und auf den mit der See im Zusammenhang stehenden, von Seeschiffen befahrenen Gewässern«. Da das Seeamt laut § 4 des Gesetzes die Ursachen eines Seeunfalles sowie alle mit demselben zusammenhängenden Tatbestände ermitteln und insbesondere feststellen soll, ob 1) 2) 3) 4) die zur Verhütung des Zusammenstossens von Schiffen auf See und die über das Verhalten nach einem solchen Zusammenstoss erlassenen Vorschriften befolgt worden sind, — muss deutschen Seeämtern unzweifelhaft das Recht eingeräumt werden, alle Unfälle zu untersuchen, von denen Fahrzeuge betroffen worden sind, auf die jene Kaiserl. Verordnung Bezug hat. Zu diesen zählen aber selbstverständlich auch die kleinen, gedeckten und offenen See- und Küstenfahrzeuge, sofern sie ihrem Erwerb »auf den mit der See im Zusammenhang stehenden von Seeschiffen befahrenen Gewässern« nachgehen. Ist somit klar nachgewiesen, dass schon nach den gegenwärtigen

Digitized by Google

Bestimmungen diese Fahrzeuge unter das Seeunfalluntersuchungs-Gesetz fallen, so kann es natürlich nichts schaden, wenn in einem neuen Gesetz ihre Zugehörigkeit noch besonders hervorgehoben wird. Etwaige Befürchtungen der Kleinschiffahrt, — und sie bestehen — dass ihre Vertreter durch eine derartige ausdrückliche Bestimmung in eine schwierige Lage gebracht würden, sind gegenstandslos, weil, wie gesagt, die Unfälle der Kleinschiffahrt von deutschen Seeämtern schon heute untersucht werden. Allerdings nur, wenn die Untersuchung im öffentlichen Schiffahrtsinteresse liegt. Es wird somit nach wie vor von der Beurteilung des einzelnen Seeamts-Vorsitzenden abhängen, wie weit er die Grenzen des Begriffs »öffentliches Schiffahrtsinteresse« zieht.

* * *

Ununterbrochen erforscht der von Ober- und Unterhaus eingesetzte parlamentarische Ausschuss die Ansicht immer neuer Sachverständiger über den Wert oder Unwert der Einführung des **Subventionssystems** für die **britische Handelsmarine**; vorläufig nur für Dampferreedereien. Wie ein roter Faden tritt in allen gutachtlichen Aussagen der Wunsch als Vater des Gedankens nach solchen Vorschlägen auf, die nicht nur der angeblich heruntergekommenen britischen Dampferreederei wieder auf die Beine helfen, sondern auch ihren erfolgreichsten Konkurrenten Schaden zufügen soll. Bei diesem Bestreben gehen Unkenntnis und kurzsichtige Auffassung Hand in Hand. Während noch die in letzter Nummer besprochenen Aeusserungen von Sir Robert Giffen zum Nachdenken darüber Anlass gaben, ob er mit Recht den Ruf eines bedeutenden Nationalökonomen verdient, so dürfen die »Gutachten«, die in den folgenden Tagen abgegeben wurden, unter ähnlicher kritischer Beleuchtung überhaupt nicht mehr geprüft werden. Wer liest, welche unsinnigen Ansichten über deutsche Schiffahrtsverhältnisse dem parlamentarischen Forum verzapft werden, weiss wirklich nicht mehr, ob die aussagenden Sachverständigen oder die ausfragenden Volksvertreter wegen ihrer rührenden Unkenntnis mehr Verwunderung verdienen. Wer bei uns ähnliche auf pure Unwissenheit zurückzuführende Behauptungen über englische Schiffahrtsverhältnisse aufstellen würde, wie sie vor dem parlamentarischen Ausschuss von bekannten englischen Schiffahrtsinteressenten über das Wesen und die Lebensbedingungen der deutschen Dampferreedereien ausgesprochen wurden, würde hier wirklich nicht mehr ernst genommen werden. Im Lande unserer Vettern aber werden solche Aussagen als Ausfluss höchster Weisheit und Erfahrung durch die ganze Presse gezogen und mit wohlgefälligen Kommentaren versehen. Wir nehmen an, dass diese einleitenden Worte bei den Lesern den Wunsch ersticken, nähere Angaben über den Inhalt der »sachverständigen« Urteile zu hören, wie sie über [illegible] Schiffahrts-Verhältnisse heute täglich [illegible] parlamentarischen Ausschuss ausgesprochen [illegible] Wohl aber ist die Verbreitung einer Ansicht wert, die Lord Brassey, der Vorsitzende der Londoner Handelskammer, vertreten haben soll. Nach der englischen Presse meinte er u. A.: »Dem Schiffahrtstrust kann nur durch hinreichende Subventionierung der ganzen britischen Handelsflotte der Wind aus den Segeln genommen werden. Der Regierung müsste dann aber als Gegenleistung das Recht eingeräumt werden, Mitglieder für die Direktionen der subventionierten Gesellschaften zu ernennen«. — Diese Worte hat ein angesehener Bürger eines Landes ausgesprochen, das seine Grösse und seine Bedeutung als massgebender Faktor im Weltverkehr einer ungetrübten und unüberwachten Entwickelung freier Kräfte zu verdanken hat. Man könnte, ja man möchte so gerne das eine Mystifikation glauben, aber es steht schwarz auf weiss zu lesen. Welche Perspektive, wenn auch [illegible] unsere Bevölkerung von dem englischen Fieber erfasst würde! Aber genug. Wir können uns aus diesem einen Ausspruch eine Vorstellung von den Früchten eines Systems machen, das nicht aus eigener Kraft, sondern nur durch bevormundende Aufsicht zu gedeihen vermag. Wer mit Recht bisher die Prophezeiung unserer Anglophoben über den bevorstehenden Zusammenbruch des englischen Weltreiches mit mitleidigem Kopfschütteln begleitete, ihn wird das seit Wochen inszenierte beharrliche Geschrei der englischen Schiffahrtsinteressenten nach staatlicher Unterstützung und sogar nach staatlicher Einmischung in den internen Betrieb der Seeschiffahrt stutzig machen müssen. Eine Nation, die glaubt, ihren Lebensnerv nur noch durch künstliche Mittel vor der Erschlaffung zu bewahren, hat allerdings den Kulminationspunkt ihrer Entwicklung überschritten.

* * *

Mitte Mai hat die **Suez-Kanal-Kompany** im Einverständnis mit dem englischen Handelsamt und mit nachträglicher Genehmigung der deutschen und französischen Regierung die Bestimmung erlassen, dass jeder durch Aufbauten vorne, mitschiffs oder hinten geschaffene Raum an Bord eines Schiffes zum **abgabenpflichtigen** Raumgehalt gerechnet werden soll, sofern er jemals zu Ladungszwecken Verwendung findet. Bei Schiffen, die noch nicht im Besitz eines von der Kanal-Gesellschaft herausgegebenen Vermessungszertifikats sind, werden die beregten Räume von der abgabenpflichtigen Tonnage abgezogen, wenn die Reeder die schriftliche Erklärung abgeben, dass sie diese Plätze für Ladungszwecke nicht benutzen wollen. Werden bei Schiffen mit Kanal-Vermessungszertifikaten, welche die Klausel enthalten, dass die Aufbautenräumlichkeiten nicht

zur Aufnahme von Ladung dienen sollen, doch Ladungsgüter irgend welcher Art in den betr. Räumen gefunden, dann werden diese dauernd dem abgabenpflichtigen Raumgehalt zugezählt. Vor Inkrafttreten dieser Bestimmungen galt seit 1899 bekanntlich die Regel, die schon wiederholt näher bezeichneten Räumlichkeiten nur dann mit Kanalabgaben zu belegen, wenn sie mit Ladung versehen waren. Vor 1899 wurden alle Aufdeckbauten als abgabepflichtiger Raum angesehen, die sich leicht schliessen liessen (may be easily closed). Jener Passus wurde, weil er zu unliebsamen Auseinandersetzungen mit dem Handelsamt Anlass gab, durch die Vorschrift aus dem Jahre 1899 abgeändert. Die seit Mai d. Js. neuerlassenen Bestimmungen sind, nach einem Bericht der Kanalgesellschaft, aus dem Grunde getroffen, weil das aus dem Jahre 1899 stammende Privileg angeblich wiederholt von den Reedern missbraucht sein soll. Die englische Fachpresse, die in der neuen Verordnung ein Misstrauensvotum gegen die Reeder erblickt, spricht ihre Verwunderung darüber aus, dass die Kanalgesellschaft trotz ihres glänzenden Jahresabschlusses in einer Zeit geschäftlichen Niedergangs Bestimmungen erlässt, die den abgabenzahlenden Reedern eine ungerechtfertigte Belastung aufbürdet. Unter Berücksichtigung der schlechten Frachten, wie sie gegenwärtig für alle Ladungsgüter und in allen Routen bezahlt werden, hat der Einwand der englischen Blätter allerdings Berechtigung, nicht aber, wenn man die neue Verordnung mit den Bestimmungen vergleicht, die als grundlegend im Jahre 1873 von einer dazu berufenen internationalen Kommission in Konstantinopel festgestellt wurden. Damals galt als Regel, dass die durch Decksaufbauten geschaffenen Räume nicht zum Bruttogehalt — die Abgabe wird nach dem Nettoraum bezahlt — gerechnet werden sollen: »if after measurement they may be easily closed and be thus rendered more appropriate for the transport of goods and passengers«. Es darf bei Beurteilung der ganzen Sache auch nicht vergessen werden, dass die Kanalabgaben vom 1. Jan. nächsten Jahres ab von 9 Frank per t auf 8 Frank 50 Cent herabgesetzt werden. Immerhin, wir würden erfreut sein, wenn auch deutsche Schiffahrtsinteressenten ihre Ansicht über die neugetroffene Verordnung der Kanalgesellschaft äussern wollten.

* * *

Beim Zusammentragen des Inhaltes der letzten Nummer der sozialistischen **Zeitschrift »Der Seemann«**, herausgegeben in Hamburg, (ein Blatt, das hier vor Jahren mal wegen seiner rohen Ausdrucksweise genannt wurde) scheinen Spiritus und **Spiritismus** eine grosse Rolle gespielt zu haben. **Ein dort** erschienener Artikel mit der Ueberschrift »Verleumdungen und Enthüllungen« kann nur entweder von einem Betrunkenen oder von einem Geistesumflorten geschrieben sein, so unwirsch und unsinnig ist das Zeug. Für den Psychiater wird die Arbeit immerhin nicht ohne Interesse sein. (Die Postzeitungsnummer des Blattes ist 6824.)

Verhältnisse in der Besatzung der Seeschiffe*).

Von Fab. Landau.

Zu der seit uralten Zeiten üblichen Klassifizierung der Seefahrzeuge in Kauffahrtei- bezw. Handels- und Kriegsflotte ist in den letzten Jahren eine dritte Klasse und zwar die der Personen-Schnelldampfer hinzugekommen.

Bei Rangierung der Seeschiffe, wie dieselbe seitens der offiziellen oder privatlichen Institutionen etc. alljährlich nach allen Dimensionen erfolgt, müssten, — um ein dem wirklichen Tatbestand treu wiedergebendes Bild dem Leser darzubieten, — die schwimmenden Hotels I. Ranges, welche den eigentlichen Zwecken einer Handelsmarine, den Austausch der Produkte der verschiedenen Weltteile zu ermöglichen, im Verhältnis zu ihren Dimensionen nur sehr wenig dienen und durch ihr immer mehr dominierendes Auftreten stets einen grösseren Teil der Tonnage, der Pferdekräfte und der Besatzung für sich auf Kosten der gesamten Handelsflotte des bezüglichen Staates absorbieren, eine eigene Klasse für sich bilden. Aehnlich den Schleppern, welche in der Statistik des deutschen Reiches nur als Hülfsmittel des Handels betrachtet werden, den Raddampfern, den Lustyachten und dergleichen müssten die Personen-Schnelldampfer eine eigene Schiffskategorie für sich bilden und bei einer allgemeinen Betrachtung der Seeschiffe ausgeschlossen werden.

Es soll keinem vernünftigen Menschen einfallen gegen den Bau von Luxuspalästen, wie solche jetzt den Atlantik und späterhin wahrscheinlich auch alle anderen Meere durchstreifen werden, sich zu äussern, so lange dieselben rentabel sind und dann auch nur, wenn er selbst beteiligter Aktionär ist, indem die Millionen, die für den Bau und die Ausstattung derartiger Schiffe verausgabt werden, befruchtend auf Industrie, Kunst und Gewerbe wirken. Wenn also die Vermehrung der Riesen-Luxusfahrzeuge nach rationeller wie auch volkswirtschaftlicher Hinsicht wünschenswert ist, so tritt dieser Faktor äusserst störend für den Forscher auf dem Gebiet des Seeverkehrs und seiner Hülfsmittel auf.

Die Frage der Besatzung z. B. welche eine internationale und vom sozialen Standpunkte aus

*) Nachdruck verboten.

eine äusserst intensive, ja für die Beteiligten eine Lebensfrage ist, hat infolge der Entstehung der neuesten Personenschnelldampfer eine enorme Verschiebung erlitten, und eine Untersuchung, wie sich die Anzahl der beschäftigten Seeleute zu derjenigen der Schiffe bezw. der Tonnage einer Flagge früher verhielt und jetzt stellt, ein en bloc Vergleich dieser Ergebnisse nach Anzahl der »Besatzung« würde jetzt zu einem vollständigen Trugschluss führen.

Auf einem modernen Personenschnelldampfer finden wir nämlich zweimal so viel Musiker als Schiffsoffiziere, viermal so viel Stewards und Stewardessen als Vollmatrosen, Leichtmatrosen und Schiffsjungen; bei einer Gesammtbesatzung von 547 Personen (der »Deutschland« z. B.) sind nur 10 pCt. (54) eigentliche Seeleute von Beruf, während 90 pCt. ihren Berufserwerb im Konzertlokal, im Hotel, in der Badeanstalt, Druckerei bezw. in allen industriellen maschinellen Betrieben ausüben könnten.

Vom Kaiserl. Statistischen Bureau wird zuerst für das Jahr 1901 die Stellung der Gesamtbesatzung der deutschen Kauffahrteiflotte nach dem Dienstverhältnisse gemäss den Angaben der See-Berufsgenossenschaft veröffentlicht. An der Hand jenes Materials, aus dem gleichzeitig eine Unterscheidung nach Beschäftigung zu ersehen ist, finden wir, dass von den 50 556 Mann der Besatzung der deutschen Handelsflotte nur 28 473 = 56,3 pCt. eigentliches Seemannschafts-Personal war. 14 582 = 28,9 pCt. waren zur Bedienung der Maschinen bestimmt und 7495 = 14,8 pCt. bei der Verpflegung, Bedienung, Aufwartung etc. der Reisenden beschäftigt. 43,7 pCt. waren somit keine Seeleute von Beruf und Bildung und lebten doch immerwährend zwischen den Planken von Seefahrzeugen.

Von der Besatzung der Dampfschiffe allein mit zusammen 36 861 Personen waren nur 14 871 = 40,3 pCt., seemännisches Personal 14 568 = 39,5 pCt. für die Maschinen und 7422 = 20,20 pCt. zur Bedienung der Fahrgäste bestimmt. Ein ganz anderes Bild bietet die Klassifizierung der Besatzung der Segelschiffe nach Beruf. Von den 12 922 Mann der Gesamtbesatzung waren 12 854 = 99,5 pCt. Seeleute. Von der 773 Personen zählenden Mannschaft der Schleppschiffe waren 754 Seeleute von Beruf.

Die französische offizielle Statistik der Navigation unterscheidet bei der Besatzung der Dampfschiffe Seeleute (Equipage propremendit) und Maschinenpersonal (Mecaniciens et chauffeurs). Das Verhältnis dieser beiden Mannschaftsklassen gegen einander stellt sich: Gesamtbesatzung 22 118, darunter Seeleute 14 253 = 64,5 und Maschinenpersonal 7865 = 35,5. Die Anzahl der an Bord zur Verpflegung u. s. w. beschäftigten ist nicht zu eruiren. Die offiziellen Angaben bei den sonstigen Nationen sagen nichts Näheres über den Anteil der Seeleute an der Gesamtbesatzung.

Eine vollständige reinliche Scheidung aller nicht wirklichen seemännischen Elemente behufs Klarstellung der Frage der Schiffsbemannung ist somit, so lange nicht ein einheitliches Material von allen seefahrenden Nationen wenigstens ähnlich demjenigen von der deutschen See-Berufsgenossenschaft vorliegt, und so lange nicht die Besatzung der einzelnen Grössenklassen der Schiffe in Seeleute, Maschinen- und sonstiges Personal unterschieden angegeben wird, undurchführbar. Nur durch intensive Bearbeitung dieser Materie kann ein der Wirklichkeit ziemlich entsprechendes Ergebnis zu Tage gefördert werden.

Speziell über die Verhältnisse bezw. der Verschiebungen derselben in der deutschen Handelsflotte möge noch folgendes erwähnt werden. Seit 1871 verschob sich das Gesamtbild von Fahrzeugen, Tonnage und Bemannung nach folgendem Schema:

	Segler			Dampfer			Zusammen		
	Schiffe	t. R.	Besatz.	Schiffe	t. R.	Besatz.	Schiffe	t. R.	Besatz.
1871 ...	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1901 ...	51,92	58,35	37,20	954,58	1643	778,32	125,25	190,67	126,11

Bei Segelschiffen ist die Besatzung in viel stärkerem Verhältnis zurückgegangen als die Schiffs- bezw. Tonnenzahl; bei Dampfern ist die Anzahl der Schiffe um 854,6 pCt., hingegen die Besatzung nur um 678,3 pCt. gestiegen; gegenüber der Tonnage bei Dampfern blieb die Zunahme der Besatzung noch viel mehr zurück. Obwohl bei diesen Zahlen die Gesamtbesatzung somit incl. Maschinen- und sonstiges Personal enthalten ist, finden wir doch eine enorme Benachteiligung für die Besatzung.

Bei einer Gegenüberstellung der Anzahl der Schiffe, der Tonnage und der regelmässigen Besatzung (überhaupt nach der Reichsstatistik), ferner einer Reduzierung der Besatzung auf nur Seeleute gemäss den Angaben der Seeberufsgenossenschaft und einer Berechnung der Besatzung wie sich dieselbe bei der Flotte der Hamburg-Amerika-Linie allein stellt, finden wir folgende Differenzen:

Nach Reichsstatistik	13,60	Mann per Schiff	37,60	t R Netto	per Mann
Nur Seeleute laut Berufsgenossenschaft	7,57	» »	63,95	» »	» »
Bei der Hamb.-Amerika-Linie	67,60	» »	69,20	» Brutto	» »

Aus diesen drei Zahlen kann man ziemlich ersehen wie elastisch der Begriff »Besatzung« ist.

Einen weiteren Anhaltspunkt, um über das Verhältniss zwischen Seeleuten und Besatzung bei der deutschen Handelsmarine urteilen zu können, finden wir in den Daten, welche seitens der Statistik des deutschen Reiches über Anmusterung von Vollmatrosen und unbefahrenen Schiffsjungen für die deutsche Handelsmarine veröffentlicht werden, indem wir diesen Zahlen diejenigen der Besatzung, welche derselben Quelle entnommen sind, gegenüberstellen.

Besatzung 1875...	42 424	Angemustert	14 276 = 33,6 pCt.
» 1880...	40 289	»	15 560 = 38,6 »
» 1885...	39 911	»	15 016 = 37,6 pCt.
» 1890...	37 857	»	18 185 = 48,1 »
» 1895...	40 948	»	19 716 = 48,2 »
» 1900...	44 872	»	22 254 = 49,6 »

Nach dieser Darstellung sind in der Besatzung der Handelsmarine im letzten Jahrzehnt nur ca. 49 pCt. Seeleute angemustert worden; doch ist dieser Prozentsatz seit 1875 in steter Zunahme begriffen, was mit dem wirklichen Tatbestand divergiert.

Die Besatzung überhaupt zeigt eine Zunahme von nur 50,7 pCt., die angemusterten Vollmatrosen und unbefahrenen Schiffsjungen hingegen eine Steigerung von 56,0 pCt.

Aus diesem Ergebnisse wäre auf eine stärkere Beschäftigung der Seeleute auf den Schiffen zu schliessen, welches aber mit den Vorgängen auf den Personendampfern und den unanfechtbaren Zahlen seitens der See-Berufsgenossenschaft nicht zu vereinbaren ist.

Eine Darstellung der Besatzung der deutschen Kauffahrteiflotte nach Dienstverhältnis, wie dieselbe nach dem Material der See-Berufsgenossenschaft klassifiziert ist, möge hier Platz finden. Von den 50 556 Mann (wieviel Frauen als Stewardessen darunter sind, ist nicht zu ersehen) sind 11 001 = 21,8 pCt. Schiffsoffiziere oder in entsprechender Stellung und 39 555 = 78,2 pCt. Mannschaften. Von den 28 473 seemännisches Personal waren 7061 = 24,4 pCt. Offiziere und 21 412 = 75,6 pCt. Mannschaft. (Schluss folgt.)

General-Versammlung der Suez-Kanal-Gesellschaft.

Die jährliche Zusammenkunft der Aktionäre der Suez-Kanal Kompany fand am 10. Juni in Paris unter Vorsitz des Prinzen Ahrenberg statt. Die vom Vorstand vorgeschlagene Dividende von 25 pCt. veranlasste die Aktionäre zu einer sehr wohlwollenden Beurteilung des Jahresberichtes. Eine wohlorganisierte Oppositionspartei, wie sie sich vor längeren Jahren sehr auffällig und für Aufsichtsrat und Vorstand unangenehm bemerkbar machte, ist nicht mehr vorhanden.

Von den wenigen an den Vorsitzenden gerichteten Fragen, die dieser sofort zur allgemeinen Zufriedenheit beantwortete, verdient eine wegen ihrer Bedeutung und wegen der beachtenswerten Antwort des Vorsitzenden erwähnt zu werden. Die vom Aufsichtsrat und Vorstand in Aussicht genommene Abgabenreduktion um 50 Centimes für jede Ton — von 9 auf 8 fr 50 c — veranlasste einen Aktionär zu der Frage, welchen Einfluss diese freiwillig aufgegebene Einnahme auf das Geschäftsergebnis des nächsten Jahres haben könne. Der Präsident, nachdem er versichert hatte, dass der Vorstand mit grösster Vorsicht verfahren habe, bemerkte, dass die Einnahmen der ersten fünf Monate dieses Jahres um vier Millionen Frank höher als die vorjährigen und dass die Gesamteinnahmen des Jahres 1901 um ca. zehn Mill. Frank gegen 1900 gewachsen seien.

Nach dem vom Präsidenten abgestatteten Bericht betrugen die Bruttoeinnahmen des letzten Jahres 103 121 726 Fr. gegen 93 451 403 im Jahre 1900. Nach Abzug aller Ausgaben für Amortisation, Versicherung, Unterhaltung der Anlagen, Steuern etc. verbleibt die ungeheure Summe von 61 330 704 Fr. zur Verwendung der Dividende.

Ueber den Kanalverkehr, seinen Umfang und seine Entwickelung gibt der Bericht folgenden Aufschluss:

Während des Berichtsjahres wurde der Kanal von 3699 Schiffen mit 10 823 840 t befahren, gegen 3441 Schiffe mit 9 738 152 im Vorjahre; also eine Verkehrszunahme von 258 Schiffen mit 1 085 688 t: hiervon Postdampfer mit 234 411 t. Kriegsschiffe und Staatstransporte waren um 100 383 t geringer als im Vorjahre am Verkehr beteiligt. Die Durchschnittsgrösse der Schiffe stieg von 2830 auf 2926 Netto Raumgehalt; vor zehn Jahren betrug sie 2068 t, vor zwanzig Jahren 1517 t.

Im Jahre 1901 passierten 22 Schiffe mit mehr als 150 m (492') Länge den Kanal. Die grösste Breite hatte mit 73 Fuss das japanische Kriegsschiff »Hatsue«, die grösste Länge mit 559 Fuss der Norddeutsche Lloyddampfer »Grosser Kurfürst«. Seit dem 15. April 1900 betrug die grösste Kanaltiefe 7,80 m (25' 7"). Diese Grenze war für Dampfer grosser Dimensionen ein Hindernis. Um den Wünschen der betreffenden Reedereien in den Grenzen der Möglichkeit gerecht zu werden, wurde die Wassertiefe des Kanals durch Bagge-

rungen so weit erhöht, dass sie vom ersten Januar dieses Jahres ab 8 m (26′ 7″) beträgt. Während der ersten vier Monate des Jahres haben 44 Schiffe aus dieser Vertiefung insofern Nutzen gezogen, als sie, ohne höhere Kanalabgaben zu entrichten, ihre Ladefähigkeit ausgiebiger auszunutzen vermochten. Die zur Vertiefung des Fahrwassers notwendig gewordenen Baggerarbeiten waren für die Kanalgesellschaft mit ausseretatsmässigen Kosten nicht verbunden.

Die durchschnittliche Dauer der Kanaldurchfahrt betrug 18 Stunden und 32 Minuten, gegen 18 Stunden und 42 Minuten im Vorjahr. Von dieser Zeit waren die Schiffe durchschnittlich 15 Stunden und 39 Minuten in Fahrt, gegen 15 Stunden und 47 Minuten im Jahre 1900.

Unter den vorhin erwähnten 3699 Dampfern waren 352, die den Kanal im Berichtsjahre zum ersten Mal befahren haben. Die deutschen Linien, die gegenwärtig 19 pCt. des Gesamtpostverkehrs ausmachen, vermehrten ihre Durchfahrten auf Reisen nach und von Australien. Auch die Ver. Staate nund Italien gehen mit der Absicht um, neue subventionierte Postlinien nach dem fernen Osten und Australien ins Leben zu rufen.

Die Wassertiefe im Hafen von Port Said und im Kanal des Aussenhafens beträgt durchweg 9½ m (29′ 6″) und mehr, während auf dem Wege von Port Said nach Suez 9 m als Durchschnittstiefe gelten kann. Mit der ägyptischen Regierung ist seit dem 1. Februar ein Abkommen getroffen, wonach Port Said in engere Bahnverbindung mit Kairo und den übrigen Städten des Landes tritt. Da die Regierung die Zeit kommen sieht, wenn Alexandrien nicht mehr dem ägyptischen Aussenhandel zu genügen vermag, werden schon jetzt Verhandlungen mit Port Said, das als Ersatzhafen hauptsächlich in Frage kommen kann, und anderen ägyptischen Plätzen angebahnt. Der im Besitz der Kanalgesellschaft befindliche Schienenweg von Port Said nach Jsmaila mit einer Spannweite von 0,75 m soll bis zur Spurweite der Regierungsgeleise vergrössert werden.

Die auf die Ladung der einzelnen Schiffe bezüglichen Angaben des Berichtes sind uns nur in auszugsweiser Form zugänglich. Darnach haben die Petroleumtransporte von Russland und den Ver. Staaten nach Ländern östlich von Suez erheblich zugenommen; sie betrugen im letzten Jahre 12 pCt. des Umfangs der Gesamtladung, die durch den Kanal befördert worden ist. Auch die Wolleausfuhr von Australien hat wieder eine Steigerung erfahren, während Zuckertransporte von Holländisch-Ostindien und den Ver. Staaten seit 1899 ständig verringert sind.

Der Hafen von Durban.

Ob der Reisende zur See sich Natal von Norden durch den Suezkanal auf der Ostküstenroute oder von Süden über das Kap der guten Hoffnung auf der Westküstenroute nähert, stets bleibt sein einziger Landungsplatz in Natal Durban, so nach Sir Benjamin Durban, einem früheren Gouverneur der Kapkolonie, genannt.

Längs der Küstenlinien Natals dampfend, die, da die Regenzeiten in den beiden Kolonien umgekehrt sind, der Sommer einen angenehmen Kontrast zu dem dürren Küstengürtel der Kapkolonie bildet, ist das erste Anzeichen, dass man sich Durban nähert, das Auftauchen des »Bluff« am Horizont. Dieser grüne Bluff, von historischem Interesse, erhebt sich 211′ über die Flutböhe, und sein 81′ hoher, mit dem, auf 24 Meilen bei klarem Wetter in See sichtbarem Feuer versehenen Leuchtturm ist eine dem Natalier vertraute, fast heilige Landmarke.

Passiert man die Höhe des Bluff von Süden her, so eröffnet sich ein herrlicher Anblick, der unter günstigen Bedingungen von Licht und Schatten den Neuankommenden für seine neue Heimat einnimmt. Indess fällt der Anker in das, was als äusserer Ankergrund bekannt ist, eine offene Reede in einer weiten Bucht des indischen Ozeans. Das Schiff ist noch der heftigen Brandung preisgegeben. Man muss noch in den Hafen oder die eigentliche Durban-Bai einlaufen und obgleich die Masten von Schiffen auf der andern Seite eines langen Sandstrichs zu sehen sind, so vermag man doch nicht die Oeffnung zu entdecken, durch welche diese Schiffe in die Bai gelangt sind, bis die Aufmerksamkeit auf zwei niedrige Wellenbrecher unmittelbar unter dem Bluff gelenkt wird. Zwischen diesen beiden Dämmen befindet sich der Kanal, der die Einfahrt selbst sehr grossen Schiffen ermöglicht. In früheren Zeiten konnten selbst nur wenige Fuss tiefgehende Schiffe nicht immer in den Hafen oder die Bai gelangen.

Durban hat aber mit seiner Barre gekämpft und sich ihre Besiegung viel Umsicht und Geld kosten lassen. Es wurde kein Geld gespart, um das beste fachmännische Gutachten aus der Heimat zu erhalten und dasselbe in die Praxis zu übersetzen. Das Resultat hat Durban sowohl wie Natal die Kosten reichlich bezahlt gemacht. Die grosse, vom Lande umschlossene, eine Fläche von 7½ □ Meilen bespülende Bai ist für grosse Schiffe zugänglich gemacht worden, das grösste, welches bis jetzt binnen gekommen, ist ein Fahrzeug von 10 400 t. Bis 1895 war das grösste Schiff ein solches von 3000 t. Allerdings erfordert die Barre, und wird sie wahrscheinlich immer erfordern, besondere Aufmerksamkeit nach Stürmen, die stets grosse Mengen Sand längs dieser Küste ablagern. Ebenso ist es richtig, dass nicht die ganze Fläche der Bai für grosse Schiffe tief genug ist. Durban besitzt aber jetzt Baggerkräfte in einem Umfange, die es bald den Hafenbeamten ermöglichen müssen, in wenigen Stunden die Wirkungen gelegentlicher Stürme auf die Barre zu bewältigen, und die Behörden in Stand setzen, eine sehr grosse Fläche tiefen Wassers innerhalb der Bai zu gewinnen, wodurch die letztere eine der besten und sichersten Häfen der Welt werden würde.

So besitzt bereits der Hafen drei Sandpumpen-Trichter-Bagger von je 1200 t, einen von 500 t, zwei 15zöllige festliegende Sauge-Bagger, zwei 12zöllige dito, einen Trichter-Eimer-Bagger von 800 t, einen dito von 500 t, einen festliegenden Eimer-Bagger; ein Sandpumpen-Trichter-Bagger von 2500 t ist bestellt, der wahrscheinlich der zweitgrösste der Welt sein wird. Sachkennern wird dies Verzeichnis beweisen, dass Durban eifrige Anstrengungen macht, um die Stellung als ein Hafen ersten Ranges zu erringen. Während der letzten sechs Monate war die durchschnittliche Tiefe auf der Barre 19′ (der engl. Fuss = 30 cm). Bei Springflut steigt dieselbe

Digitized by

durchschnittlich um 6, bei gewöhnlicher Flut um 4'. Die Wellenbrecher haben ebenfalls eine riesige Summe gekostet, welche jedes Gemeinwesen, das weniger auf die künftigen Aussichten seiner örtlichen Lage vertraut hätte, abgeschreckt haben würde. Erwägt man die Geringfügigkeit der europäischen Bevölkerung von Natal, so wird die bereits aufgewandte Mühe um so preiswürdiger erscheinen; und doch stellt dies nur einen Teil dessen dar, was sie noch zu unternehmen im Begriff ist. Ferner sind, um Segelschiffe bei der Einfahrt und dem Einnehmen ihres Ankerplatzes zu unterstützen, drei Regierungsschlepper, von denen zwei sehr schöne und kräftige Schiffe sind, sowie mehrere andere, verschiedenen Firmen gehörende Schleppdampfer vorhanden.

Durban als Hafen empfing im vorigen Jahre den Besuch von 945 Schiffen (mit Ausnahme der englischen Transportschiffe) von zusammen 1 826 526 t. Von diesen waren 790 Dampfer von 700 339 und 155 Segelschiffe von 126 187 t. Von der Gesamtzahl waren 741 britische Dampfer von 1 615 580 t und 46 britische Segelschiffe von 38 961 t, sodass für alle fremden Nationen nur 49 Dampfer (84 759 t) und 109 Segelschiffe (87 226 t) übrig bleiben. Von den 109 fremden Segelschiffen kamen 70 (55 311 t) aus der Ostsee mit Bauholz. Zur Abfertigung dieser Schiffe existiert bereits ein Kai in der Ausdehnung von 6286 laufenden Fuss mit Schuppeneinrichtungen von 252 000 □' auf der Point- oder Durban-Seite der Bai, der ganz mit elektrischem Licht und Schienengeleisen wohl ausgestattet ist. Auf der entgegengesetzten oder Bluff-Seite der Bai werden grosse Verbesserungen unternommen, und wenn die Arbeiten auf dieser Seite vollendet sind, so würden hier auf die Länge von 1¾ Meilen gut geschützte Kaianlagen unter dem Bluff entstanden sein, die hauptsächlich für Kohlenübernahmezwecke sowie zur Verladung von Kohlenfrachten für den Export benutzt werden sollen. Zum Verladen und Entladen der Schiffsfrachten befinden sich auf der Pointseite ein Kaikrahn von 50 t, einer von 10 t, zwanzig von 3 t Tragkraft, fünf 30 Cwt = (à 50,8 kg) Kaikrahn, fünfzehn 50 Cwt-Schuppenkrähne, verschiedene Privatkrähne etc.

Die Schiffe legen unmittelbar an den Kais an, wo die Wassertiefe zwischen den verschiedenen Kais von 16—27' wechselt. Längs der Kais sind Schienenstränge gelegt, sodass die Waren in Güterwagen verladen werden können und keine weitere Behandlung nötig haben, bis sie an ihre Bestimmung landeinwärts gelangen. Um die Hafeneinrichtungen zu vervollständigen, ist ein Schwimmdock, das Schiffe bis zu 350' Länge aufzunehmen vermag und vor Ende dieses Jahres in Durban eintreffen soll, in Bestellung gegeben. Dasselbe wird so konstruiert, dass es, wenn dies wünschenswert, verbreitert werden kann. Man hofft, dass dieses Dock Durban zu einem Hafen von grossem Nutzen für Sr. Majestät Flotte machen wird.

Ein hochstrebender Hafenplan ist von dem Hafeningenieur entworfen und den vornehmsten Sachverständigen in England, welche ihr Einverständnis mit demselben erklärt haben, vorgelegt worden. Nach diesem Plan sind gewaltige Verbesserungen der Einrichtungen für Schiffe vorgesehen. Der Kostenanschlag dieser Verbesserungen beträgt über drei Millionen £. Dieser Plan hat bis jetzt bei der gesetzgebenden Versammlung ausgehangen, um weitere fachmännische Gutachten einzuholen, ehe man sich auf ein Unternehmen von so bedeutender Grösse einlässt. Es ist dies jedoch nicht so aufzufassen, als ob dies irgend einen Widerspruch gegen die Verausgabung gleichviel welche Summen, die zur Erreichung der grösstmöglichen Erleichterungen notwendig, bedeuten soll, sondern nur um die Absicht auszudrücken, jede Vorsichtsmassregel, welche die Erreichung der bestmöglichen Resultate sichern kann zu treffen.

Der Gesamtwert des Transportes zur See nach Natal betrug 1901, mit Ausnahme der direkt für das Militär eingelieferten Güter, 9 555 750 £. Von dieser Gesamtsumme kommen für 6 523 129 £ aus Grossbritannien, für 1 478 770 £ aus anderen britischen Häfen und nur für 1 553 851 £ aus nicht britischen Häfen. In Anbetracht des Krieges, welcher viele vorübergehende Verhältnisse geschaffen, können alle Vergleiche mit vorhergehenden Jahren leicht zu irrigen Schlussfolgerungen führen, doch dürfte es, trotz dieses Hinweises, interessant sein, zu erfahren, dass im Jahre 1900 der Wert des gesamten Transportes sich auf 5 911 518 £ bezifferte, von denen Grossbritannien mit 3 725 589, andere britische Häfen mit 1 146 618 und nicht britische Häfen mit 1 039 311 £ beteiligt waren. Von der Einfuhr im Jahre 1901 sandten aus britischen Häfen ausserhalb Grossbritanniens: Australien für 872 123, die Kapkolonie für 243 939, Indien für 270 848 und Neuseeland für 48 685 £ Güter.

Von der Einfuhr 1901 aus fremden Häfen sandte Deutschland für 312 390 £ gegen 163 878 £ im Jahre 1900, Norwegen und Schweden für 147 902 gegen 61 681, die Ver. Staaten von Nordamerika für 718 906 gegen 538 499, Italien für 21 045 gegen 6043, Belgien für 82 455 gegen 42 687, Frankreich für 24 933 gegen 27 595 und Holland für 31 572 gegen 31 001 £.

Ausser den aus Häfen Grossbritanniens eingeführten Handelsgütern müssen die direkt für die Armee eingeführten Kriegsvorräte mehrere, vielleicht viele Millionen betragen haben; der Mangel diesbezüglicher Angaben in Natal macht es mir aber unmöglich, den Wert dieser Vorräte festzustellen, deren blosse Behandlung eine ungeheure Arbeit erforderte.

Wenn wir uns jetzt zu dem Export wenden, so betrug der Gesamtwert desselben über See, mit Ausnahme der von den Dampfern eingenommenen Bunkerkohlen, im Jahre 1901 1 697 141 £, von denen für 973 132 nach Grossbritannien, für 469 659 nach der Kapkolonie, für 114 710 nach Deutschland und für 109 127 £ nach der Delagoa-Bai gingen, für die übrige Welt somit nur ein sehr kleiner Rest übrig bleibt.

Während des Jahres 1901 wurden keine Kohlen nach der Kolonie importiert, aber 55 755 t Natalkohle, auf 60 735 £ geschätzt, als Ladung exportiert und 255 902 t Natalkohle, auf 326 152 £ geschätzt, in Durban in Schiffsbunker übernommen. Infolge der starken Inanspruchnahme der Staatsbahnen Natals durch die Armee waren die Gruben nicht im stande, hinreichend Kohlen nach dem Hafen zu senden, um den Ansprüchen der Schiffahrt voll zu genügen.

Von den gesamten Transport (mit Ausnahme der als solche importierten Kriegsvorräte) wurden für nicht weniger als 2 274 674 £, oder nahezu 24% wieder exportiert. Von diesen wurde für 1 035 361 £ wieder über See versandt, was wahrscheinlich einen Versuch seitens Johannisburger Transporteure bedeutet, Johannisburg über die Delagoabai zu erreichen, da ihre Absicht, die Güter auf der Natalroute zu erhalten, gelegentlich durch die übermässigen von der Armee an die Natalbahn gestellten Anforderungen gescheitert war, welche Anforderungen viele Monate lang eine Verstopfung schuf, die dem Handel Natals im allgemeinen ernstlich bedrohten, und zwar dermassen, dass Kaufleute in Maritzburg gezwungen waren, ihre Güter aus Durban mittels des kostspieligen Ochsenwagentransportes — der 3 £ bis 3 £ 5 sh pro Tonne für nur 52 Meilen Weges kostet — kommen zu lassen, da die Eisenbahn den Zivilverkehr zu bewältigen nicht im Stande war.

Der »Point«, wie der Hafenteil von Durban genannt wird, liegt etwa zwei Meilen von dem Rathause entfernt, und obgleich durch eine Eisenbahn — eine doppelte Linie elektrischer Strassenbahn und Häusern längs der ganzen Strecke — verbunden, ist doch der »Point« tatsächlich ein Teil von Addington, einer Vorstadt, welche ein verbindendes Glied zwischen diesen Routen und Durban bildet. B.

Stapelläufe von deutschen und britischen Werften (Mai 1902).

Gattung	Grössenverhältnisse	Raumgehalt	Auftraggeber	Erbauer	Name des Schiffes	Classe
			a) deutsche Werften.			
FD	66.5m×10.15×4.9m	1500 t	Dampfschiffsreederei Horn A.-G., Lübeck	Schömer & Jensen, Tönning	Biddha	G
S	133.5m×16.4m×10.3	5000 t	F. Laeisz, Hamburg	J.C.Tecklenborg A.-G., Geestemünde	Preussen	»
D	52m×8.5m×4.3m	700 t	Kaiserl. Gouvernement in Kamerun	Jos. L. Meyer, Papenburg	Grossherzogin Elisabeth	»
PD	370×45×29'6"	5200 t	Hamburg-Amerika Linie	Reiherstieg-Schiffswerfte, Hamburg	Prinz Waldemar	»
..	137m×15.9m×10.2m	7000 t	Norddeutscher Lloyd	A.-G. »Vulkan«, Stettin	Schleswig	»
..	418×49'2"×36	6700 t	Ostasiatiske Kompagnie, Kopenhagen	Howaldtswerke, Kiel	Prinsesse Marie	L
..	405×49'2"×29'6"	6600 t	do.	Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft	Prins Valdemar	»
FD	213×30'6"×16'4"	—	Nord-Ostsee-Reederei, Hamburg	Neptunwerft, Rostock	Norderney	G
..	254×37'2"×22	2560 t	Rickmers Reismühlen R. S. A. G., Geestemünde	Rickmers Reismühlen R. S. A. G., Geestemünde	Andrée Rickmers	»
Fsd	—	—	H. Hohnholz, Geestemünde	G. Seebeck A.-G., Bremerhaven	Seefahrt	»
			b) englische Werften.			
FD	341×47×27'4"	—	Rickinson & Son, W.-Hartlepool	Wm. Gray & Co., W.-Hartlepool	Ariel	L
..	375×48×28'6"	—	D.-Ges. »Adria«, Fiume	Wigham-Richardson & Co., Newcastle	Baro Fejervary	»
..	324×46'10"×24'1"	—	F. S. Holland, London	W. Pickersgill & Sons, Sunderland	Fenchurch	»
..	365×48×28'4"	6200 dw.	Wm. Thomas, Liverpool	Palmers Shipb. & Iron Comp., Jarrow	Imperial	»
..	357×48'6"×30'3"	6400 »	Stoomvaart Maatschappy Ned. Lloyd, Rotterdam	Raylton, Dixon & Co., Middlesbro	Nederland	»
..	340×47'2"×27'3"	—	Lilly S. S. Comp., W.-Hartlepool	Irvine's Shipb. & DryDocks, W.-Hartlepool	Azalea	»
..	225×35×16'6"	1900 »	Owen & Watkin, Williams & Co., Cardiff	W. Harkess & Son, Middlesbro	Marie Elisabeth	»
TD	383×48'6"×30'2"	6750 »	Pure Oil Comp., London	W. G. Armstrong, Whitworth & Co., Newcastle	Pure Oil	»
PD	389×47×28	—	Eine Londoner Firma	R. & W. Hawthorn, Leslie & Co., Hebburn	Coveyanna	BC
FD	—	2635 gr. t.	Bullard, King & Co., London	Eine Firma in Sunderland	Umvolosi	»
..	378×51×28'6"	—	R. Chapman & Son, New-York	Ropner & Son, Stockton	Amberton	»
..	342×46×27'6"	—	Royal Mail S. P. Co., London	Craig, Taylor & Co., Thornaby	Teviot	L
..	289×43×21'2"	—	Pekton S. S. Comp., Newcastle	S. P. Austin & Son, Sunderland	Alto	»
..	352×48'6"×28'3"	—	Wm. Gibbs Morel, Cardiff	R. Craggs & Sons, Middlesbro	Bertholey	»
..	336×47×24'10"	3110 »	Dawgate S. S. Co., London	Richardson, Duck & Co., Stockton	Bishopsgate	»
..	225×33'6"×16'2"	—	Cork S. S. Co., Cork	Wigham, Richardson & Co., Newcastle	Fulmar	»
TD	383×48'6"×30'3"	6500 dw.	H. E. Moss & Co., Liverpool	W. G. Armstrong, Whitworth & Co., Elswick	Lucigen	»
FD	365×50'6"×25'11"	—	Eine Firma in Sunderland	Thompson & Sons, Sunderland	Fulwell	»
TD	363×47×29	—	Lane & Macandrew, London	W. G. Armstrong, Whitworth & Co., Newcastle	Tuscany	»
FD	319×45'8"×22'9"	—	Eine Firma in Stockholm	Blyth Shipb. Comp.	Gamen	NL
			c) schottische Werften.			
PD	—	—	Clan Line, Glasgow	W. Doxford & Sons, Pallion	Clan Shaw	BC
TD	405×52×30'6"	8400 dw.	Anglo-American Oil Comp.	Russell & Co., Port Glasgow	Kennebec	BC
PD	530×58×38'2"	9000 gr. t	Orient S. N. Comp., London	Fairfield Shipb. & Eng Comp., Govan	Orontes	»
S	327×46×26'2"	5000 dw.	Anglo American Oil Comp.	A. Rodger & Co., Port Glasgow	Eclipse	BC
FD	325×48'6"×24	5000 »	Eine griechische Firma	R. Duncan & Co., do.	Aeolus	L
..	370×52×30	—	» österreichische »	Russell & Co., do.	Spyros Vallianos	B
..	258×37×20'4"	2775 »	» belgische »	Grangemouth & Grennock Dockyard C.	Prevoyance	B
..	220—30'2"×17	—	James Currie & Co., Leith	Ramage & Fergusson, Leith	Scalpa	L
K	200×27'5"×15'2"	—	Egyptische Regierung	Clyde Shipb. & Eng. Co., P.-Glasgow	Abd-El-Monaym	
PD	300×43×26'6"	—	Sota & Aznar, Bilbao	Archd. M'Millan & Son, Dumbarton	Ama Begonakoa	BC
..	460×58×34'3"	7100 gr. t	Federal S. N. Co., London	J. Brown & Co., Clydebank	Suffolk	L
PD	345×49'9"×28'5"	6400 dw.	Raeburn & Verel, Glasgow	Kingston Yard, Glasgow	British Monarch	BC
..	—	—	Eine Firma in Neu-Seeland	Murdoch R Murray, P.-Glasgow	Claymore	»
			d) irische Werften.			
PD	390×50×29'6"	4220 gr. t	Lamport & Holt, Liverpool	Workman, Clark & Co., Belfast	Titian	»
FD	452×54×35'3"	7450 »	Alfred Holt, Liverpool	do. do.	Jason	L
PD	500×63×41	12500 »	White Star Line, Liverpool	Harland & Wolff, Belfast	Jonic	»

Ausserdem: b) 1 Flussdampfer, Fischerfahrzeuge. c) 5 Fischerfahrzeuge, 3 Flussdampfer, 2 Küstendampfer, 1 Yacht.

Anmerkung. RPD bedeutet Reichspostdampfer, PD Passagierdampfer, FD Frachtdampfer, FsD Fischdampfer, K Kriegsschiff, KD Kabeldampfer, S Segler, T Tankdampfer, FS Feuerschiff, Y Dampf-Yacht, DB Dampfbagger. — G Germanischer Lloyd, L Lloyd-Register, B Bureau Veritas, N Norske Lloyd, BC British Corporation.

Schiffbau.

Bauaufträge.

Der Schiffswerft von G. Seebeck A.-G., Bremerhaven, wurde vom Norddeutschen Lloyd der Bau eines **Doppelschrauben-Reichspostdampfers** für die Linie Singapore — Neuguinea — Sidney in Auftrag gegeben.

* * *

Der Motorfahrzeugfabrik Marienfelde (Bureau in Hamburg Nobelshof) sind in letzter Zeit verschiedene Aufträge für **Spritmotorboote und Spritbootsmotore** zugegangen: Von der Kaiserl. Werft in Kiel zum Einbau eines 6½ HP. Spritmotors in ein früher durch einen Naphtamotor betriebenes Boot. Der Norddeutsche Lloyd lässt in seine Motorbarkasse »Bismarck« einen 10 HP. Spritmotor einbauen. R. Heidtmann, Hamburg, baut ein Zedernholzboot, das mit einem 6½ HP. Spritmotor der Fabrik versehen wird. Dieser Motor kann beliebig mit Sprit oder Benzin betrieben werden und es dürfte dieses für den Privatgebrauch des Generaldirektors einer grossen englischen Schiffahrts-Gesellschaft bestimmte Fahrzeug das erste in Hamburg sein, welches mit einem derartigen Motor ausgerüstet ist. Im Auftrage der russischen Marine lässt die Motorfabrik bei R. Holtz in Harburg zwei Motorpinassen bauen, welche mit je einem 50 HP. Spritmotor versehen werden. Beide Fahrzeuge sind als Beiboote für die Jacht des Kaisers von Russland bestimmt. Innerhalb eines verhältnissmässig kurzen Zeitraumes sind der Motorfabrik bis jetzt Spritbootsmotore von insgesamt 400 Pferdekräften in Auftrag gegeben worden. Als Basis für die Konstruktion der

Motore dienen die Original Daimler Konstruktionen, deren sich die Motorfahrzeugfabrik Marienfelde auf Grund ihres weitgehenden Lizenzvertrages mit der Cannstatter Gesellschaft bedient. Die gemeinsame Arbeit der in technischer Beziehung schon jetzt eng liierten beiden Firmen hat in neuerer Zeit zu weiteren, bekanntlich ganz wesentlichen Verbesserungen des bewährten Systems »Daimler« geführt.

* * *

Stapelläufe.

Auf der Werft der A.-Ges. »Weser«, Bremen, lief am 20. Juni der neuerbaute Neptundampfer **»Juno«** vom Stapel. Der Dampfer hat folgende Abmessungen: 54.61 × 7.90 × 3.85 m; Tiefgang im Mittel ca. 3.5 m, Tragfähigkeit ca. 750 t. Das Schiff wird mit einer dreifachen Expansionsmaschine von ca. 270 ind. Pferdestärken ausgerüstet werden.

* * *

Der am 21. Juni von Stapel gelaufene grosse Kreuzer **»Prinz Friedrich Carl«**, welcher als Ersatz des im Jahre 1869 in England erbauten jetzigen grossen Kreuzers »König Wilhelm« von der Werft Blohm & Voss, Hamburg, in der kurzen Zeit von 10 Monaten von der Kiellegung bis zum Ablauf gerechnet erbaut wurde, hat ein Deplacement von etwa 9000 t, eine Länge über alles von etwa 126 m, eine Breite von ca. 19½ m und einen Tiefgang von ca. 7½ m. Das Schiff gehört zur Gattung der Panzerkreuzer, die einen Gürtelpanzer haben, auf dem eine gepanzerte Zitadelle mit darüber liegender Geschützkasematte erbaut ist. Zwei durchlaufende Panzerdecks erhöhen den Panzerschutz. Die Armierung besteht aus 21 cm, 15 cm Schnellladekanonen, einer grösseren Anzahl kleinerer Geschütze und Torpedorohren. Das Schiff erhält drei Maschinen mit 3 Schraubenwellen, deren seitliche zum ersten Male in der Marine in Wellenhosen gelagert sind. Die Maschinenleistung wird etwa 17 000 IHP. betragen, mit welchem eine Schiffsgeschwindigkeit von nahezu 21 Knoten erreicht werden wird. Wasserrohrkessel, System Dürr, liefern den erforderlichen Dampf. Das Schiff soll im Frühjahr 1904 zur Ablieferung gelangen. Es wird eine Besatzung von etwa 600 Mann mit einem Divisionsstab erhalten.

* * *

Am 21. Juni lief auf der Werft des »Vulkan« in Vegesack der für den Norddeutschen Lloyd erbaute Dampfer **»Erlangen«** vom Stapel. Er ist 115 m lang, 14.4 m breit und 9 m tief, der Raumgehalt desselben wird etwa 5000 t Br.-R. betragen, die Tragfähigkeit bei 6.7 m mittlerem Tiefgang mindestens 4700 t. Im Brückenhaus auf der vorderen Poop befindet sich eine Kajüte mit drei Schlafkammern für 12 Kajütspassagiere. Das Hauptdeck unter dem Poopdeck und das ganze Unterdeck sind in bequemster Weise für die Aufnahme von 1200 Zwischendeckspassagieren hergerichtet. Für die Beladung stehen 14 Ladebäume zur Verfügung, von denen einzelne eine Tragfähigkeit bis zu 15 Tonnen aufweisen. Das Schiff ist mit Schlingerkielen, durchlaufendem Doppelboden und sieben wasserdichten Querschotten ausgerüstet, durch die es in acht Abteilungen eingeteilt ist. Ausser diesen Sicherheitseinrichtungen erhält das Schiff acht Rettungsboote und vier Halbklappboote. Die Maschinenanlage besteht aus einer dreifachen Expansionsmaschine von etwa 2200 indiz. Pferdekräften; die Kurbelwelle ist aus bestem Siemens-Martin-Stahl hergestellt. Der Dampf wird von einem Doppelkessel mit sechs und zwei einfachen Kesseln mit je drei Feuern geliefert. Die Geschwindigkeit des Schiffes wird etwa 12 Knoten betragen.

* * *

In Dünkirchen würde am 22. d. M. ein neues **Viermastschiff**, das den Namen »Alexandre« erhielt und für die Firma Bordes erbaut ist, zu Wasser gelassen. An demselben Tage liefen in Nantes **drei Segler** von je 3000 t vom Stapel. Nämlich »Sully«, auf der Werft de la Loire für die Compagnie Maritime Française, »Marechal-de-Noailles«, auf der Werft der Compagnie Française de Navigation für die Compagnie de Navigation Française und »Leon XIII.« für Rechnung der Société des Armateurs Français erbaut.

* * *

Probefahrten.

Der Fertigstellung des für die Deutsche Ostafrika-Linie auf der Werft der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft erbauten Reichspostdampfers **»Bürgermeister«** folgte am 18. Juni die Probefahrt, welche einen sehr günstigen Verlauf nahm. Mit diesem Dampfer hat obige Werft wieder den Beweis liefern können, dass sie allen Ansprüchen, welche heutzutage an die Schiffbaukunst gestellt werden, in vollstem Masse gerecht wird. Davon zeugte nicht allein die äusserst saubere und akkurate Ausführung der Arbeiten von der einfacheren Einrichtung der Volkslogis an bis zur eleganten Ausstattung der Salons, sondern auch die Leistungsfähigkeit des Schiffes und der beiden Dreifach-Expansions-Maschinen von zusammen 3600 ind. Pferdestärken gab bei der Probe erfreuliche Resultate. Die Dimensionen sind folgende: 425 × 48 × 31; Tragfähigkeit ca. 6000 t. Der Dampfer ist nach den Vorschriften des Reichskanzleramts über Unsinkbarkeit gebaut und bietet bequeme Einrichtung für 76 Passagiere I. Kl., 56 II. Kl., 58 III. Kl. und 116 Zwischendeckspassagiere. Die Wände des Niedergangs, des Damen-, Rauch- und Speisesalons der I. Kl. sind mit Marmor bekleidet, welcher in seinen hübschen Mustern einen eleganten Eindruck gewährt, auch der Möbelbezug repräsentiert sich sehr geschmackvoll. Der Hauptsalon ist u. a. mit dem wohlgelungenen Bildnis des Ersten Bürgermeisters von Hamburg, Dr. Mönckeberg, geschmückt. Führer des Dampfers ist Kapitän v. Issendorf, Hamburg, und die Besatzung 120 Mann stark einschliesslich der Offiziere.

Vermischtes.

Im Reichstage brachte Abg. v. Salisch (kons.) einen Gesetzentwurf ein betr. die **Entschädigung von Personen, die bei Rettungswerken verunglückten**. Der Antrag enthält folgende Grundzüge: Wenn Personen bei Hülfsleistungen infolge polizeilicher Aufforderung oder sonst beim Retten oder Bergen von Personen oder Sachen im Deutschen Reich oder auf deutschen Schiffen einen Unfall erleiden, so ist für die Folgen Schadensersatz zu leisten. Die Höhe des letzteren ist bei den Versicherten nach der Unfallversicherung, bei nicht Versicherten nach dem wirklichen Arbeitseinkommen zu bemessen, wobei mindestens das Dreihundertfache des ortsüblichen Tagelohns der gewöhnlichen Tagearbeiter, höchstens jedoch 6000 ℳ zu gewähren sind. Die Entschädigung soll durch die Unfallkassen des Bundesstaates, in dem sich der Unfall ereignete, geschehen.

Zu der beabsichtigten **Verschmelzung amerikanischer Schiffswerften** enthalten die »Hamb. Nachr.« von Blohm & Voss folgende Mitteilung: »Die jetzt durch die Zeitungen laufenden Nachrichten über den amerikanischen Schiffswerftentrust sind kaum geeignet, die deutsche Schiffbauindustrie bezüglich einer etwaigen Konkurrenz zu beunruhigen, abgesehen davon, dass auch die leistungsfähigsten Werften Nordamerikas als diesem Trust angehörig nicht genannt werden. Bisher sind die Preise für in Amerika fertiggestellte Schiffsneubauten noch wesentlich höher als in Deutschland; hierin wird sich auch in der nächsten Zeit kaum etwas ändern, denn die Konkurrenzfähigkeit einer Industrie wird ja gewiss nicht dadurch erhöht, dass man zu sehr hohen Preisen eine Anzahl von Konkurrenzfirmen aufkauft. Nur wenn

man ein Monopol in diesem Artikel schaffen und sehr hohe Verkaufspreise erzwingen könnte, würde sich ein solcher Trust wohl empfehlen können. Für die Schiffahrt, die Stahlindustrie und den Schiffbau ein solches Monopol zu schaffen, ist wohl ziemlich aussichtslos. Durch die Vereinigung grosser Kapitalkräfte könnte natürlich zeitweise eine Preisschleuderei eintreten, die vielleicht einige Unbequemlichkeiten verursachen würde, deren Gefahr aber für eine längere Zeitdauer wohl nicht gross ist. Es kann ja allenfalls eine Gefahr darin liegen, dass die kapitalkräftigen Reedereien die amerikanischen Werften auf längere Zeit regelmässig beschäftigen mit dem Bau einer gleichen Klasse von Schiffen, die einfach gehalten sind und nicht allzuviel Vorschriften, welche geeignet sind, die Wirtschaftlichkeit zu beeinträchtigen, zu genügen haben. Das Gedeihen der deutschen Schiffbauindustrie hängt lediglich davon ab, ob es der deutschen Reederei gelingt, der auswärtigen Konkurrenz auf die Dauer erfolgreich zu begegnen. Ist dieselbe im Stande der deutschen Schiffbauindustrie regelmässige Aufträge zuzuführen, so wird auch der deutsche Schiffbau, der ja bis vor nicht allzu langer Zeit daran gekrankt hat, dass die Aufträge unregelmässig erfolgten, zeitweilig gänzlich ausblieben und dann in zu grosser Menge eintrafen, erfolgreich konkurrieren können, umsomehr als er gelernt hat, sich sparsam einzurichten, mit geringem Verdienst sich zu begnügen und preiswürdig zu sein bei Frachtschiffen sowohl als bei besser ausgeführten Passagierdampfern.«

Zunahme des Hafenverkehrs in Emden. Für die Steigerung, welche die Emder Filiale der Hamburg-Amerika Linie in den Verkehr des neuesten modernen Nordseehafens gebracht hat, sind einige Ziffern bezeichnend. Im 2. Halbjahr 1901 kamen 5 grosse Seeschiffe, im 1. Halbjahr 1902 bereits 9 Seeschiffe der Hamburg-Amerika Linie in Emden an. Und zwar sind das Schiffe von einer Grösse »Brisgavia« mit einer Tragfähigkeit von 10 080, »Pontos« von 8 620 t), wie sie Emden sonst kaum sieht. Im letzten Monat wurden von Schiffen der Hamburg-Amerika Linie sehr beträchtliche Warenmengen abgeliefert. Die »Alexandria« brachte 1080, die »Arcadia« 1000 t Ladung für Emden von Philadelphia, die »Bosnia« 1080 t von Baltimore. Diese drei Sendungen wurden mit Leichtern von Hamburg nach Emden geschafft. Direkte Sendungen brachten: die »Pontos« 3000 t von Buenos Aires, die »Brisgavia« 3000 t von New Orleans. Die »Andalusia« lud 3000 t Eisen für Ostasien.

Schiffsverkehr im Hafen von Alexandrien während des Jahres 1901. Während des Jahres 1901 verkehrten im Hafen von Alexandrien 1443 Dampfer von 2 403 217 t R. Raumgehalt und 1439 Segler von 158 042 t R. Im Jahre 1900 hatten den Hafen von Alexandrien 1334 Dampfer von 2 204 621 t R. und 1496 Segler von 170 998 t R. angelaufen. Am stärksten war an dem Dampferverkehr die britische Flagge beteiligt, im Jahre 1901 mit 656 Schiffen von 1 016 538 t R.; an zweiter Stelle kommt die Flagge Österreich-Ungarns mit 160 Dampfern von 315 780 t R., dann die französische mit 121 Dampfern von 310 947 t, die italienische mit 156 Dampfern von 262 192 t, die russische mit 89 Dampfern von 118 747 t, die deutsche mit 52 Dampfern von 76 046 t, die griechische mit 76 Dampfern von 71 580 t. In geringerem Masse waren noch die Türkei, Schweden und Norwegen, Dänemark, Belgien, Spanien und die Niederlande an dem Dampferverkehr in Alexandrien beteiligt. Von den Segelschiffen, welche im Jahre 1901 Alexandrien anliefen, führten 1326 von 136 731 t R. die ottomanische Flagge, 75 von 12 249 t R. segelten unter griechischer Flagge.

Der Verkehr im Suez-Kanal 1901 nach Flaggen geordnet*).

Flagge	Schiffe	t Br.	t N.
Deutsche	511	2 452 423	1 762 624
Amerikanische	25	65 923	45 027
Englische	2075	8 651 015	6 252 819
Argentinische	1	1 777	1 147
Oesterr.-Ungar.	138	555 065	408 518
Belgische	4	7 036	4 876
Dänische	20	76 178	56 746
Egyptische	1	62	30
Spanische	35	155 974	112 721
Französische	281	1 158 077	756 782
Holländische	77	11 617	8 602
Italienische	81	268 329	176 401
Japanische	57	334 533	237 338
Niederländische	230	709 548	508 578
Norwegische	47	102 796	76 096
Türkische	40	57 871	47 220
Portugiesische	6	4 339	2 383
Russische	129	537 035	363 685
Serbische	1	365	231
Siamesische	1	521	345
Schwedische	4	2 729	1 574

*) Siehe Seite 305.

Der Bericht der zur Untersuchung der **Hafenverhältnisse in London** eingesetzten Kommission empfiehlt Errichtung eines neuen Einzeldocks. Der aus 40 Mitgliedern bestehende Ausschuss, welcher die Wasserverhältnisse der Themse unterhalb Teddington kontrolliert, schätzt die für Vertiefung der Kanäle erforderliche Summe auf 2 500 000 £. Ausserdem werden 4 500 000 £ zur Verbesserung der Dockanlagen benötigt. Vermehrte Einnahmen sollen aus einer Abgabe beschafft werden, welche auf gelandete Ware erhoben werden soll.

Schiffsverkehr in den Häfen der Republik Salvador im Jahre 1901. Das Statistische Bureau der Republik Salvador hat nachstehende Uebersicht über den Schiffsverkehr der Häfen Acajutla, La Libertad und La Union im Jahre 1901 veröffentlicht:

Häfen	Anzahl der Schiffe aus den Ver. Staaten von Amerika	Chile	Grossbritannien	Deutschland	Summe der Schiffe	Anzahl der Kolli	Anzahl d. Reisenden
Eingang:							
Acajutla	79	50	47	35	211	118895	1786
La Libertad	76	37	36	29	178	50607	293
La Union	46	23	34	23	126	34655	547
Summe	201	110	117	87	515	204157	2626
Ausgang:							
Acajutla	77	50	47	36	210	268569	1758
La Libertad	76	37	36	29	178	64455	373
La Union	46	22	35	23	126	91280	436
Summe	199	109	118	88	514	424304	2567

Kleine Mitteilungen.

Die Hamburg-Amerika-Linie hat beschlossen, einen monatlichen Dampferdienst zwischen New-York und Nordbrasilien einzuführen, beginnend am 3. Juli mit dem Dampfer »Hungaria«.

Büchersaal.

Kämpfe in China. Von **Theodor Ritter von Winterhalder.** Mit 118 Abbildungen, 26 Croquis und 2 Karten. **A. Hartlebens Verlag** in Wien 1902. Preis Mk. 9.—.

Die vorliegende Darstellung bezweckt eine Schilderung der Teilnahme von Oesterreich-Ungarns Seemacht an der Bekämpfung der in der Geschichte einzig dastehenden, den Grundbegriffen der Gesittung hohnsprechenden Zustände, welche die übel beratenen Machthaber des Reiches der Mitte im Sommer 1900 freventlich heraufbeschworen haben. Aus ihr sollen alle gebildeten Kreise der Welt zu erfahren Gelegenheit haben, wie sich die Dinge entwickelt haben und in welcher Weise sich Oesterreich-Ungarn an der Niederwerfung des Aufstandes gegen die Träger abendländischer Kultur beteiligt hat, wie es, trotz allen Festhaltens von einer Eroberungspolitik, als Grossmacht für das schwer verletzte Völkerrecht eingeschritten ist und wie sein starker Arm auch in so entlegener Weite kräftig mitgeholfen hat zu einem Erfolge, der jugendlicher und gereifter Tatkraft eine Bahn zu freier, nützlicher Betätigung wieder eröffnet hat. Der Verfasser ist ein Mitkämpfer, der gewiss nicht den Anspruch erhebt, ein Kenner Chinas zu sein, wozu zwei Reisen dahin sicherlich nicht hinreichen, wohl aber den, einfach Aug' und Ohr offen gehalten zu haben. Er hat sich bemüht, Selbsterfahrenes und was ihm durch vergleichendes Studium aller offiziellen Dokumente österreichisch-ungarischen Ursprungs und fremder, amtlicher, wie privater Veröffentlichungen bekannt geworden ist, in ein zusammenhängendes Ganze zu bringen, welches bei aller Objektivität doch die Lücken ausfüllen, auch mancherlei Unrichtigkeiten beseitigen soll, welche fremde Berichte hinsichtlich der Oesterreicher-Ungarn in China aufweisen. Es ist ihm dank dem persönlichen Verkehre mit Kameraden und Freunden verschiedener Nationen gelungen, auch manches Neue zu bringen. Das Buch zerfällt in zwei, nach Anlage und Durchführung verschiedene Teile. Der erste Teil schildert nach einer kurzen, Land und Leuten gewidmeten Einleitung die Ursachen der Gährung und ihre Förderung durch die chinesische Regierung, dann die Ereignisse in und vor Taku, in Tientsin, den Verlauf der Seymour-Expedition, die Geschehnisse in Peking bis zur Zeit, wo die hart bedrängten Fremden nach dem Entsatz der Gesandtschaften aus der Rolle strikter Notwehr heraustraten, um Sühnung zu erzwingen. Für diesen Zeitabschnitt konnte eine übersichtliche Wiedergabe der Vorfälle immerhin noch mit so vielen Angaben und Details ausgestattet werden, dass sie als ein bescheidener Beitrag zur grossen Weltgeschichte gelten darf. Der zweite Teil beschränkt sich wegen der Ausdehnung der Operationen der Verbündeten auf ein grösseres Feld, an denen die aufgebotenen Kräfte Oesterreich-Ungarns nicht mehr überall teilnehmen konnten, darauf, die Tätigkeit der ersten unter dem Befehle Kontre-Admirals Rudolf Graf Montecuccoli-Polinago nach Ostasien entsendeten k. u. k. Escadre und der von ihr gelandeten Matrosen-Detachements näher darzustellen, behandelt hingegen die weiteren militärischen Unternehmungen und diplomatischen Verhandlungen nur in ihren wesentlichen Umrissen. In der Schilderung sind Züge festgehalten, welche die Energie und das klare Zielbewusstsein der Hauptbeteiligten an den Ereignissen und Operationen hervorheben. Der Text des Buches ist durch Bilder nach Original-Aufnahmen, meist von Kameraden des Verfassers, belebt, während vorzügliche Croquis und zwei Karten die Darstellungen des Verfassers unterstützen.

Die Schiffbauindustrie in Deutschland und im Auslande. Unter Benutzung amtlichen Materials, herausgegeben von Marine-Oberbaurat **Tjard Schwarz** und Professor Dr. **S. v. Halle.** Zwei Teile. Mit zahlreichen Tabellen, 5 Schiffstafeln und 17 Werftplänen. Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung, Berlin SW 12, Kochstr. 68—71. Preis geh. Mk. 20.—, in zwei Ganzleinenbänden Mk. 22,25.

Eine umfassende Untersuchung über die Leistungsfähigkeit der heimischen Schiffbauindustrie und ihrer Hilfsindustrien wurde s. Zt. gelegentlich des ersten Flottengesetzes von dem Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts angeordnet und später auch auf die Schiffbauindustrie des Auslandes ausgedehnt. Da die Untersuchungen ein wertvolles und umfangreiches Material ergaben, veranlasste der Staatssekretär die Bearbeitung desselben zu einem systematischen Handbuch, welches unter obigem Titel herausgegeben ist. Der erste Band behandelt die Entwickelung des Weltschiffbaues. Er stellt zunächst das alte Handwerk des Holzschiffbaues und die moderne Stahlschiffbauindustrie einander scharf gegenüber und zeigt die völlige Umgestaltung aller Vorbedingungen des Gewerbes in kaum zwei Menschenaltern. Es folgen die technischen Grundzüge der Entwickelung im 19. Jahrhundert, deren Ergebnisse durch zwei statistische Kapitel, Entwickelung der Weltschiffahrt und des Weltschiffbaues, ausführlichst beleuchtet werden. Die Zahlen für alle Länder werden durch eine zusammenfassende Darlegung der Schiffbaupolitik aller Länder seit 1800 ergänzt. Dann folgen eingehende Vergleiche der modernen Werften von Deutschland, England, Frankreich und Nordamerika auf Grund eigener Beobachtungen. Die Eigenarten der Industrie in den verschiedenen Ländern kommen klar zum Ausdruck und veranlassen zu Darlegungen über ihre Ursachen und Wirkungen, die wiederum die Aussichten für die Zukunft erkennen lassen. Technische Fragen, geographische Lage, örtliche und zeitliche Entwickelungsgrundlagen, Kapital- und Arbeiterverhältnisse, die Vorbildung des Personals, die Vorkehrungen für Materialbezüge werden dargelegt und verglichen. Urteile werden gegeben, wo sie sich aus dem Stoff selbst klar legen. Schliesslich kommt eine Anzahl wichtiger technischer Fragen zur Erörterung: Klassifikationswesen (mitgeteilt vom Germanischen Lloyd), Materialqualitätsfragen, Kettenprüfungen, Modellschleppversuche und die Vorbildung der Schiffbauer für ihren Beruf in Fachanstalten. Der zweite Band bringt eine genaue Untersuchung der deutschen Verhältnisse. Gewerbe- und Produktionsstatistik sind durch die Spezialerhebungen in weitestem Masse ergänzt; wieder aber ermöglicht es die persönliche Bekanntschaft mit den Werften und Werken, deren mehr als anderthalbhundert von den Verfassern besucht wurden, dem Bilde Farbe, dem Zahlen- und Tatsachengerippe Fleisch und Leben zu geben. So sind denn die Erörterungen über den Geschäftsbetrieb, die Konkurrenzfrage und ihre Aussichten auf solider Grundlage aufgebaut. Die Zuversicht, dass die deutsche Schiffbauindustrie sich auf dem Weltmarkt, gestützt auf eine starke Reederei, gesichert durch eine starke Flotte, neben der europäischen und amerikanischen Industrie wird halten und erweitern können, erscheint nicht als übermässig optimistisch, sofern das Gewerbe weiter an seiner inneren Festigung und Ausgestaltung arbeitet. Nach welchen Richtungen das zu geschehen hat und wie hierbei die öffentlichen Autoritäten, wie auch die Schwestergewerbe helfen können und müssen, ist klargelegt.

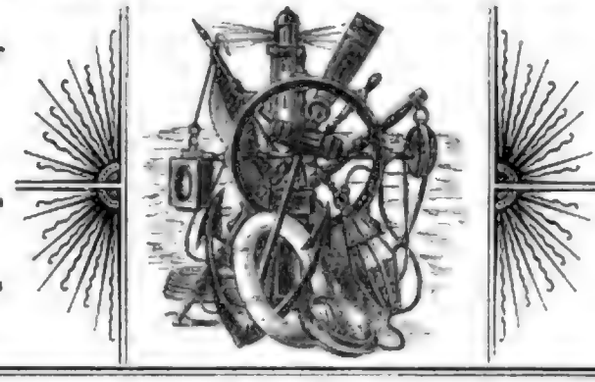
Das Werk wird nicht nur den Fachmännern eine willkommene Uebersicht und Vergleichsmöglichkeit gewähren, sondern auch den Volkswirten Einsicht in einen wichtigen und aufstrebenden Gewerbszweig verschaffen und die Vertreter des Seehandels und der Reederei die Ueberzeugung von der hohen Leistungsfähigkeit des deutschen Schiffbaues gewinnen lassen. Auch für Jeden, welcher der Schiffbauindustrie nahe steht, wird das Werk von hohem Interesse sein.

Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer
zu Hamburg.
(Geschäftsführender Verein, Steinhöft 1.)

Seeschiffer-Verein „Weser"
in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin"
in Stettin.



Schiffer-Gesellschaft
in Lübeck.

Verein
Flensburger Seeschiffer
in Flensburg.

Seeschiffer-Verein
in Danzig.

Schutz für Verbandsmitglieder bei Berufungen gegen seeamtliche Entscheidungen.

Die »Scottish Shipmaster's Association« hat kürzlich Gelegenheit gehabt, für eines ihrer Mitglieder, für den Führer des Dampfers »Grecian« einzutreten. Kapitän Harrison wurde vom »Naval Court« in Halifax (NS) das Patent auf die Dauer von drei Monaten entzogen, weil sein unter Lotsenkommando befindliches Schiff im Hafen von Halifax strandete. Der Gemassregelte legte gegen dieses Urteil beim Admiralitätsgericht in London Berufung ein, und zwar mit Erfolg. Die Prozesskosten fielen aber auf sein Konto, das in diesem Falle die »Scottish Shipmaster's Association« übernommen hatte. Die englischen Schiffsführerkreise, die bekanntlich schon immer über die unsachgemässe Art, mit der die »Naval Courts« in den Kolonien besetzt werden, Beschwerde geführt haben, nehmen den Fall »Grecian« zum Anlass einer gegen das Handelsamt gerichteten Bewegung.

Aber nicht dieser Umstand hat mir die Feder in die Hand gedrückt, sondern vielmehr die Tatsache, dass die englischen Seeschiffer-Vereine für ihre Mitglieder eintreten, wenn diese nach Ansicht des betr. Vereins eine ungerechte Behandlung seitens der Gerichte erfahren haben. Sollte unser Verband nicht einmal diesen Gegenstand auf die Tagesordnung seiner jährlichen Generalversammlung setzen? Sollte es sich nicht empfehlen, unsern aktiven Mitgliedern einen ähnlichen Schutz angedeihen zu lassen?

Man könnte mir antworten: »Bei uns liegen aber die Verhältnisse ganz anders wie in England. Wir haben ja gar keine Patentziehung auf Zeit. In solchen Fällen aber, wo bei uns ein Seeamt dem Kapitän oder Schiffsoffizier die Befugnis zur Ausübung seines Gewerbes nimmt, hat der Betreffende meistens so fehlerhaft navigiert, dass die Revision erfolglos ist.«

Ich sage, man könnte diesen Einwand machen, der nebenbei, soweit die Urteilsübereinstimmung zwischen den Seeämtern und dem Oberseeamt in Betracht kommt, sehr anfechtbar ist. Aber wenn der Verband von seinem auf dem diesjährigen Verbandstag gestellten Hauptantrag erwartet, dass er von der Regierung Berücksichtigung findet, wenn nämlich den Kapitänen und Schiffsoffizieren das Recht der Beschwerde an das Oberseeamt eingeräumt werden soll, auch wenn das Seeamt den Betreffenden nur ein Verschulden an ihrer Handlungsweise zur Last legt, — dann wird das Oberseeamt sehr wahrscheinlich sehr viel stärker in Anspruch genommen werden, als es bisher der Fall war. Und gleichbedeutend damit ist der Umstand, dass die aktiven Mitglieder des Verbandes sehr viel häufiger, als unter dem gegenwärtigen Gesetz, in die Lage kommen werden, gegen den Spruch eines Seeamts Berufung beim Oberseeamt einzulegen. —

Wenn diese Folgerung aber als richtig zugegeben wird und zugegeben werden muss, dann tritt unbedingt an den Verband, im Interesse seiner Mitglieder, die Frage heran, wie er sich zu diesen veränderten Verhältnissen zu stellen gedenkt. Vielleicht giebt diese Anregung einzelnen Mitgliedern Anlass zu Gegenäusserungen.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.

Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1902. No. 27. Hamburg, den 5. Juli. XXXIX. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Verhältnisse in der Besatzung der Seeschiffe. (Schluss.) — Die Haftung der Reeder aus dem Frachtvertrage. — Vermischtes. — Schiffbau. — Vereinsnachrichten. — Verkehr deutscher Schiffe in ausländischen Häfen während des Jahres 1901. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Auf dem Ausguck.

Als Ergänzung des am Anfang des Jahres herausgegebenen Jahresberichts hat die Bremer Handelskammer kürzlich ihre bekannten statistischen Mitteilungen über **Bremens Handel und Schiffahrt** (1901) veröffentlicht. Darnach kamen im Berichtsjahre 1901 in Bremen 4024 Schiffe mit 2 717 633 t R. gegen 3843 mit 2 494 059 im Vorjahr an, und es liefen aus: 4136 Schiffe mit 2 738 640 t R. gegen 4219 mit 2 538 044 im Vorjahre. Nach dem Raumgehalt überall eine Zunahme, nach der Schiffsanzahl nur bei den angekommenen Fahrzeugen. Da aber 87,49 pCt. aller angekommenen und 86,73 aller abgegangenen Schiffe Dampfer waren, wird man zur Beurteilung der Entwickelung des Verkehrs richtiger handeln, den Dampferverkehr für sich allein zu betrachten. Und dann zeigt sich, dass die erwähnte Räumtezunahme in Ein- und Ausfuhr zum weitaus grössten Teil durch Dampfer erzeugt ist. Diese Beobachtung wird besonders bei dem Verkehr mit transatlantischen Häfen bestätigt. Die Dampferbeteiligung beträgt dort, einkommend 97 91 pCt. des Gesamtverkehrs und ausgehend 97 81. Im Verkehr mit europäischen Häfen tritt der Einfluss der Segelschiffahrt etwas stärker hervor; die Dampferbeteiligung ist hier nur 72,90 pCt. einkommend und 79,76 ausgehend. Von den für bremische Rechnung angekommenen Schiffen liefen im Berichtsjahre in den Häfen der Weser an: 2140 mit 933 298 t R. (53,18 bezw. 34,35 pCt) in Bremen, 41 mit 5324 (1,02 bezw. 0,19 pCt.) in Vegesack; 1534 mit 1 450 740 (38,12 bezw. 53,38 pCt.) in Bremerhaven; mithin 93,32 pCt. nach der Schiffsanzahl und 87,92 nach dem Raumgehalt in bremischen Häfen. Geestemünde, Brake und Nordenham nahmen für sich den noch nicht erwähnten Rest des für bremische Rechnung vermittelten Verkehrs in Anspruch. Nach Flaggen geordnet nahm die deutsche mit 3343 Schiffen und 1 973 932 t R. bei Weitem die erste Stelle ein, ihr folgt die britische mit 447 Schiffen und 561 023 t, die norwegische mit 102 und 53 979, die holländische mit 145 und 24 556 t u. s. w. Besondere Erwähnung verdient noch mit 4 Schiffen und 14 855 t R. der Anteil der japanischen Flagge, der an sechster Stelle rangiert und grösser als der russische, französische, italienische und österreichische ist. Nach der Bauart und Grösse der einzelnen Schiffsgattungen bestand die Bremer Seeflotte im Jahre 1901 aus 332 Dampfern mit 424 427 t R., aus 53 Vollschiffen mit 88 085, aus 50 Barken mit 78 152 und aus 165 anderen Segelfahrzeugen mit 44 062 t R.; gegen das Vorjahr ein Abgang von 23 Schiffen mit 29 212 t R. und ein Zugang von 52 Schiffen mit 80 669 t R.; also ein Zuwachs von 29 Schiffen mit 51 457 t R. Diese erhebliche Zunahme fällt hauptsächlich auf das Konto des Norddeutschen Lloyd mit seiner gewaltigen Flotte von 113 Schiffen und 465 003 t Br.-R. (281 481 t N.-R.) gegen 104 Schiffe mit 427 054 im letzten Jahre. Aber auch alle anderen namhaften Bremer Reedereien

haben im Laufe des Berichtsjahres ihren Schiffspark vergrössert. So die deutsche Dampfschifffahrts-Gesellschaft »Hansa«, die drittgrösste Reederei Deutschlands, von 42 Schiffen mit 150 233 auf 44 Schiffe mit 153 501 t Br.-R., die Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Argo« von 26 Schiffen mit 33 371 auf 27 mit 38 028 t, die Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Neptun« von 46 Schiffen mit 29 730 auf 48 mit 30 806 t, die Reederei »Visurgis« von 10 mit 20 006 auf 11 Schiffe mit 23 015 t, die Dampfschifffahrts-Gesellschaft »Triton« von 4 mit 5958 auf 5 Schiffe mit 8488 t. Zurückgegangen nach Schiffsanzahl und Raumgehalt ist Rickmers Reismühlen, Reederei und Schiffbau A.-G. von 19 Schiffen mit 40 859 auf 17 Schiffe mit 29 131 t Br.-R. Ueber die Geschäftstätigkeit bremischer Seemannsämter haben wir schon früher eingehend berichtet, diesmal beschränken wir uns auf die Mitteilung, dass die mittlere Matrosenheuer, trotz der ungünstigen Frachtenlage des letzten Jahres, wieder gestiegen ist, und zwar von Mk. 59,33 auf Mk. 60,81 monatlich. Im Jahre 1897 betrug sie noch Mk. 55,55; ein eklatanter Beweis für das Interesse des Reeders an der Schiffsmannschaft. Unter den 95 Schülern der Bremer Seefahrtschule waren 2 Ausländer; von den Uebrigen verteilten sich 33 auf Bremen, 5 auf Oldenburg, 39 auf Preussen und 16 auf das übrige Deutschland. Die Steuermannsprüfung bestanden 48, die Schifferprüfung 26 Schüler. Das Jahr 1901 brachte für Bremen wieder eine bedeutende Auswandererbeförderung, insgesamt 110 606 Personen; davon 91 43 deutsche Reichsangehörige und 101 463 Ausländer. Seit 1892 war diese hohe Ziffer nicht wieder erreicht worden; damals betrug sie 129 418.

* * *

Vor einer grossen Zahl sachkundiger Personen, vor Vertretern der Kriegs- und der Handelsmarine, hat Herr **Behr**, Hamburg, am 29. Juni abends in Kiel seine bekannten **Nachtsignale** vorgeführt. Die Brücke des Kaiserl. Yachtklubs die eine, ein Personendampfer, der bis zum Friedrichsorter Feuerturm fuhr, die andere Station. Zwischen beiden die verankerte Kriegsflotte und ein reger Personenverkehr durch kleine Dampfer und Boote. Nach vorher getroffener Abmachung wurde von der beweglichen Station aus, auf der sich Herr Behr aufhielt, das erste Signal gegeben, als Zeichen, dass der Dampfer seine Station erreicht habe und zum Signalisieren bereit sei. Nachdem diese Mitteilung wahrgenommen und somit die erste Verständigung erzielt worden war, wurden von der Brücke aus in bestimmten Zwischenräumen nacheinander 29 Signale (das Alphabet und drei andere Zeichen) abgegeben und vom Dampfer, scharf unterscheidbar für die Beobachter auf der Brücke, wiederholt. Mittlerweile war es dunkel geworden und mit fortschreitender Zeit zunehmend, erschwerte das Lichtermeer der zwischen beiden Stationen vor Anker liegenden Kriegsschiffe, ein rechtzeitiges Wahrnehmen der Signalfarben. Auf diesem Umstand ist es mit zurückzuführen, wenn ein weiteres, zweimal gegebenes Signal, eine an die Dampferstation gerichtete Anfrage, von dieser nicht richtig verstanden wurde. Auch trug wesentlich zur Erschwerung des Verständnisses die Tatsache bei, dass von der Brücke aus, statt des Buchstaben O, der als Teil des beregten Signals gezeigt werden sollte, irrtümlicherweise der ihm in der Farbe ähnliche Buchstabe U zum Vorschein kam. Diese Unrichtigkeit machte das Widerrufssignal erforderlich, das, wie sich später herausstellte, auch auf dem Dampfer verstanden war. Nicht aber vermochte die Dampferstation das nach dem Widerruf abermals gegebene Signal auszumachen, weil in unmittelbarer Nähe des Dampfers die grossen von der Regatta heimkehrenden Segelyachten hin- und her kreuzten und durch ihr mächtiges Segelwerk ein vollständiges Wahrnehmen der Brückensignale erschwerten. Als ein zweites und drittes Signal aus denselben Gründen — und auch weil die Aufmerksamkeit der Beobachter durch das Ereignis des Tages, durch die heimkehrenden Yachten, etwas abgelenkt wurde — nur unvollständig gesichtet werden konnte und deshalb nicht auszumachen war, stieg vom Dampfer das auf der Brücke erkennbare und auch von hier wiederholte Schlussignal auf. — Dieses sehr bedauerliche Zusammentreffen unglücklicher Umstände am Schluss eines etwa anderthalbstündigen Signalisierens darf allerdings das Urteil über die technische Seite der Erfindung, über den Grad der Erkennbarkeit der einzelnen Farbenzeichen nicht beeinflussen: denn die Signale zeichneten sich durchweg, soweit sie nicht überhaupt dem Auge durch irgendwelche Hindernisse entzogen waren, scharf und unverkennbar aus. Der grüne Blitz schillert zwar etwas ins Weisse über, das kann aber, weil die weisse Farbe sonst vermieden ist, zu Irrtümern keinen Anlass geben. Selbstverständlich würden wir lieber gesehen haben, wenn die letzten drei bis vier Signale ebenso wie die ersten 29 auf beiden Seiten deutlich erkannt und richtig wiederholt worden wären. Aber der eigentliche Zweck der Versuche, nämlich die Beweisführung über die Erkennbarkeit und die Lichtstärke der einzelnen Signale, ist am 29. Juni nach unserer Meinung so gelungen, dass den Reedereien Versuche mit den Behr'schen Signalen sehr wohl empfohlen werden können. Hierbei würde sich dann auch zeigen, ob der von anderer Seite gemachte Einwand über die Umständlichkeit des Signalisierens berechtigt ist. — Gemeinsam mit diesen Vorführungen wurden mit einem von der Berliner Firma »Industria« vertriebenen **Megaphon** Versuche gemacht, die einen

günstigen Verlauf nahmen. Vergleiche mit den in der Kaiserl. Marine eingeführten Sprachrohren fielen zu Gunsten der neuen Erfindung aus. Wie wir hören, hat sich die Marine bereits zur Abnahme einer grösseren Anzahl Exemplare dieser aus Aluminium verfertigten Megaphone entschlossen.

* * *

Im den wegen seiner tieftraurigen Begleiterscheinungen viel besprochenen **Kollisionsfall** des englischen Dampfers »Firsby« mit dem deutschen **Torpedoboot S 42** bei Cuxhaven scheint behördlicherseits das letzte Wort gesprochen zu sein, nachdem der englische Kapitän, der anfänglich wegen fahrlässiger Tötung festgenommen war, wieder auf freien Fuss gesetzt worden ist. Eine nachträgliche Prüfung der Sachlage, soweit sie wegen mangelnder Aussagen des leider ertrunkenen Hauptbeteiligten möglich ist, können wir uns aber doch nicht versagen. Gestützt auf Mitteilungen von Augenzeugen haben wir uns von den Ursachen der Katastrophe folgendes Bild gemacht: Der Unfall ist dadurch verursacht, dass der Kommandant des Torpedoboots, der den Dampfer für ein stilliegendes vor Anker befindliches Fahrzeug hielt, keine Gefahr erblickte, wenn er den Bug des Schiffes kreuzte. Tatsächlich war D. »Firsby« aber kein ankerndes, sondern ein mit der Ebbe die Elbe heruntertreibendes Fahrzeug, das seine Fahrt nur unterbrochen hatte, um den in Hamburg an Bord genommenen Lotsen in Cuxhaven abzusetzen. Der Kommandant des Torpedoboots, weil er sich im stumpfen Winkel dem fremden Schiffe näherte und deshalb dessen Seitenlaternen nicht zeitig genug wahrzunehmen vermochte, um die wirkliche Situation erkennen zu können, hat sich in der Sachlage geirrt. Damit wäre ausgesprochen, dass nicht der Frachtdampfer, sondern das Torpedoboot für die Kollision verantwortlich gemacht werden muss. — Ein zweiter nicht minder wichtiger Punkt ist aber die Beurteilung der Handlungsweise des Kommandanten vom Standpunkt des praktischen Seemannes aus. Und bei Beantwortung dieser Frage halten wir es für unsere Pflicht, gegenüber mannigfachen Ausstreuungen, auszusprechen, dass das Versehen trotz seiner traurigen Folgen, wenn auch nicht entschuldbar so doch sehr verständlich ist. Als Seeoffizier konnte der Kommandant nicht wissen, dass es eine teils aus Gefälligkeits-, teils aus Sparsamkeitsrücksicht geschaffene Usance auf der Elbe ist, die Lotsen abgehender Schiffe bei Cuxhaven anstatt beim Elbe-Feuerschiff II abzusetzen. Also an einer Stelle des Fahrwassers, die ebenso wegen ihrer Enge wie wegen des dort stark zusammengezogenen Verkehrs einen unbeliebten Namen hat. Ist die Navigation bei Cuxhaven auch durch die am 15. April 1898 vollzogene Abgrenzung der Cuxhavener Reede erleichtert, so ist doch der Verkehr an jener Stelle so gross, dass Schiffe, die ihre Fahrt einstellen, also an Manövrierfähigkeit einbüssen, eine ungehinderte Verkehrsabwickelung nicht nur störend beeinflussen, sondern sich recht oft selbst in eine gefahrvolle Lage bringen. Die meisten — wohl alle — deutschen Reedereien entrichten ihr Lotsgeld bis zum Feuerschiff Elbe II. Wenn es trotzdem leider noch zu häufig auch an Bord deutscher Schiffe vorkommt, dass sie ihre Lotsen bei Cuxhaven absetzen, dann geschieht es aus Gefälligkeit, die der Kapitän auf eigene Gefahr dem Lotsen erweist, damit dieser noch mit dem nächsten Zuge von Cuxhaven nach Hamburg fahren kann. Im Verein Deutscher Seeschiffer, der sich vor Jahren mit diesem Gegenstand beschäftigte, waren es gerade die älteren aktiven Kapitäne, die den Bruch dieser eingebürgerten durch Nichts gerechtfertigten Usance dringend empfahlen. Allerdings nicht mit dem Erfolg, wie er damals erwartet wurde. Andere Beweggründe liegen aber für ausländische Schiffe vor, wenn sie ihre Lotsen schon bei Cuxhaven von Bord gehen lassen. Da für die Elbe kein Zwangslotsensystem eingeführt ist, erfolgt die vorzeitige Absetzung der Lotsen von diesen Schiffen meistens aus Sparsamkeitsrücksichten. — Wir meinen nun, der traurige Vorfall, der zu diesen Aeusserungen Anlass gab, sollte den hamburgischen Behörden Gelegenheit geben, durch Verordnung, event. unter Strafandrohung, das Absetzen der Lotsen bei Cuxhaven zu verbieten. War die Abgrenzung der Cuxhavener Reede im Jahre 1898 zur Verkehrserleichterung und zur Verminderung von Gefahren geschaffen worden, so lassen sich dieselben Gründe mit derselben Berechtigung auch für eine Verordnung anführen, wie sie eben kurz angedeutet wurde.

* * *

In den »Notices to Mariners« for »Home trade« und für Küstenfahrzeuge, einer monatlichen Veröffentlichung, ist auf einer Seite die aus dem internationalen Signalbuch entnommene »**Zeichensprache nach Morse**«*) abgedruckt. Eine sehr praktische Einrichtung, da die kleinen Küstenschiffe nur selten im Besitze eines Exemplars des internationalen Signalbuches sein werden. Aber nicht diese Erkenntnis hat die obige Mitteilung veranlasst, sondern die uns übermittelte Nachricht, dass das Morseysystem in den befahrenen Gewässern der englischen Küste mehr zur Anwendung kommt als allgemein bekannt sein dürfte. So hat noch auf seiner letzten Reise der Führer eines deutschen Dampfers mit Vorteil die ihm von einem anderen Schiffe gegebene Mitteilung — »Der Weg vor mir ist frei, Sie können mir vorsichtig folgen« (ein kurzer, ein langer, ein

*) Seite 24, III. Teil.

kurzer Ton mit der Dampfpfeife) — auszunutzen vermocht. Da nach dem internationalen Signalbuch, unbeschadet der Vorschriften der Kaiserlichen Verordnung zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See, optische und akustische Signale, durch Lampe bezw. Dampfpfeife, Syrene oder Nebelhorn nach dem Morsesystem zur gegenseitigen Verständigung und Warnung bei einander ansichtigen Schiffen gegeben werden dürfen, und diese Art des Signalisierens wegen ihrer Einfachheit sich einzubürgern scheint, machen wir die deutschen Kapitäne noch ganz besonders darauf aufmerksam.

Verhältnisse in der Besatzung der Seeschiffe.

Von Fab. Landau.

(Schluss.)

Dem neuesten Verwaltungsbericht der See-Berufsgenossenschaft für das Rechnungsjahr 1901 können wir bezügl. der Besatzung folgendes entnehmen: Von den 50 036 versicherungspflichtigen Seeleuten waren auf Kauffahrtei etc. 47 122 und auf Fischdampfer und Heringslogger 2914 beschäftigt. Von jenen 47 122 entfallen auf Sektion I—III (Nordsee) 40 007 und auf Sektion IV—VI (Ostsee) 7115.

Gemäss der Verteilung der Fahrzeuge auf diesen beiden Wasserbecken kommen in der Nordsee: auf Segelschiffe 9,17 und auf Dampfer 38,54, zusammen 22,56; im Ostseegebiete auf Segler 2,73 und auf Dampfer 12,74, zusammen 7,03 Mann Besatzung.

Als Totalsumme für das Reich ergibt sich: für Segler 3,56, für Dampfer 30,10 und zusammen 17,28.

Auf je ein Mann der Besatzung kamen Kubikmeter Schiffsraum im Gebiete der Ostsee 25,26 und in dem der Nordsee 15,79.

Der gewaltige Unterschied von 2,73 bis 9,17 auf Segler resp. 12,73 bis 38,54 auf Dampfer, wie derselbe im Gebiete der Ost- gegenüber demjenigen der Nordsee zu Tage tritt, kennzeichnet in welchem Sinne die Mannschaft auf den bezügl. Fahrzeugen ausgenützt wird und indirekt welcher Prozentsatz Seeleute von Beruf zur Besorgung der Schiffe wirklich nötig ist.

Bevor wir zur Beleuchtung der Bemannungsfrage und deren Verschiebungen im internationalen Sinn übergehen, wollen wir noch den derzeitigen Bestand der regelmässigen Besatzung der deutschen Handelsflotte nach den verschiedenen Schiffsarten hier anführen.

Der durchschnittliche Raumgehalt per Schiff, die Besatzung per Schiff und t R. Brutto per Mann der Besatzung stellten sich bei:

Schiffsgattung	Raumgeh. per Schiff	Besatzung per Schiff	t R. per Schiff
Schraubendampfer	1613	27 1	95 5
Räderdampfer	323	14 5	22 3
Dampfer überhaupt	1572	26 7	58 9
Segelschiffe mit mehr als 3 Masten	2631	30 7	85 7
Vollschiffe (Fregattschiffe)	1685	22 6	74 6
Barken	1068	16 5	64 8
Schoonerbarken	259	8 0	32 8
Dreimastschooner	315	8 1	38 4
Briggen	247	7 8	31 9
Schoonerbriggen und Brigantinen	193	6 3	30 6
Schooner	89	4 4	20 3
Schoonergalioten, Galioten, Galeassen oder Galiotinen	52	3 0	18 4
Gafelschooner und Schmakken	101	4 5	22 5
Sonstige zweimastige Schiffe	42	3 6	11 5
Einmastige	31	2 2	14 1
Segelschiffe überhaupt	251	5 7	43 9
Schleppschiffe mit Masten	335	4 1	81 0
Schleppschiffe ohne Masten	320	2 9	108 8
Schleppschiffe überhaupt	328	3 5	92 4
Seeschiffe	728	13 1	55 5

Aus einer detaillierten Darstellung der Verteilung der Besatzung auf deutschen Seeschiffen in den Jahren 1881 und 1901 nach Grössenklassen der Fahrzeuge und Gattung können wir folgendes ersehen: (Siehe Tabelle am Schluss des Artikels.)

Bei den Klassen unter 100 bezw. 200 t finden wir eine Zunahme von 1,47 resp. 1,10 Mann und bei derjenigen von 3 bis 400 t 0,73 Mann per Schiff, bei allen andern eine Abnahme, die bis 53,71 Mann per Schiff sich steigert. Diese Abnahme ist nicht als eine totale überhaupt zu betrachten, sondern nur aus der Verschiebung der Grössenklassen entstanden zu erklären, indem der Schwerpunkt im Laufe der letzten 20 Jahre von 2 bis 3000 auf 6000 und darüber verlegt ist und bei den jeweiligen grössten Schiffen finden wir jetzt 182 anstatt 96 Mann durchschnittlich an Bord.

Ebenso elastisch wie die Benennung »Schiffsbesatzung« jetzt auf alles andere ausgedehnt wird und nicht nur »Seeleute« darunter verstanden werden, ebenso ist der Begriff »Seeschiffe fast gar nicht genau zu definieren.

In den speziellen wie auch internationalen Schiffsregistern werden viele Dutzende »Schiffe« angeführt, die einen kleineren Raumgehalt als 10, ja als 5 t R. besitzen (Yachten und dergl.) und die Grenze, wo die eigentlichen Seeschiffe in Hinsicht der Grösse anfangen, ist unmöglich zu ziehen.

Bei der offiziellen Statistik der Seefahrzeuge in den verschiedenen Staaten hat sich jede Flagge eine eigene Klassifikation eingerichtet.

Bei der deutschen finden wir nur Segelschiffe, Schleppschiffe (bis 1882 nicht gesondert nachgewiesen) und Dampfschiffe.

In England werden die Schiffe unterschieden in: In the Home trade (incl. fishing), partly in the Home and partly in the foreign trade.

Die französische »Tabl. General de Commerce et de la Navigation« unterscheidet bei Segler: Pilotage et services des ports, petite Peche, grande Peche, cabotage francais, Navigation dans les mers de Europ et dans le Mediterranee (cabatage international) und Long Cours, bei den Dampfern. Remorquage et service des ports, cabotage Francais, Navigation etc.

Die norwegische hat wiederum zwei Haupt- mit je drei Unterklassen. Da es für unseren Zweck, die Beschäftigung von Seeleuten auf den Schiffen zu eruieren, ganz egal bleiben kann, ob die Leute auf grossen bezw. kleinen Schiffen tätig sind, brauchen und wollen wir nach unten keine Grenzen zu ziehen, desto mehr müssen wir aber nach oben vorsichtig sein, indem der Ballast an Schiffspersonal — vom Standpunkte des Seemanns aus — sich nur auf den grossen und grössten Fahrzeugen breit macht.

Um eine der Wirklichkeit nahezu entsprechende Darstellung der Besatzung der Schiffe mit wirklichen Seeleuten konstruieren zu können, ist dieses unseres Erachtens nur dann möglich, wenn bei diesen Recherchen nur Schiffe mit einem Tonnengehalt bis höchstens 2000 t R. in Betracht gezogen werden.

Je weiter wir in der Zeit zurückgreifen — und der Wert einer Eruierung der Verschiebung eines Status gewinnt ja nur durch Vergleichung mit älteren Daten — desto mehr finden wir, dass die jeweiligen Schiffe der höchsten Grössenklassen gegenüber allen anderen eine Ausnahmestellung bezüglich der Höhe der Besatzung für sich einnehmen und schreitet diese Ausnahmestellung mit der Zunahme der Tonnage der grössten Dampfer immer weiter. Dabei muss aber durchaus betont werden, dass diese Zunahme nicht auf Rechnung der Bedienung der Schiffe, sondern derjenigen der Schiffspassagiere zu stellen ist.

Aehnlich wie die deutsche Reichsstatistik aus dem Jahre 1881 z. B. nur Schiffe mit je 2000 t R. und darüber als höchste grössere Klasse registrierte, hingegen jetzt weitere vier Klassen — 3 bis 4, 4 bis 5, 5 bis 6000 und 6000 und darüber — berücksichtigt, finden wir auch bei den anderen Staaten die Grössenklassifizierung mehr oder weniger ausgedehnt. Die englische Statistik hat seit 1885 die höchste Klasse von 3000 t R. und mehr auf 4000 t R. und mehr hinausgeschoben u. s. w. Demgemäss müssen bei einer Untersuchung der Bemannungsfrage früher und jetzt die höheren und höchsten Klassen ausser Betracht gelassen werden. Nicht nur darum, weil für diese Klassen kein Vergleich mit früher sich anstellen lässt, indem derartige Schiffe noch gar nicht existierten (in Deutschland sind für 1885 als grösste Schiffe angeführt: 1 Segler mit 2287 t R. und als Dampfer 1 mit 2954 t R. [?!]), sondern weil die Tätigkeit des grössten Teils der Besatzung dieser Fahrzeuge eine andere als diejenige des Seemanns auf einem Handelsschiffe ist.

Derselbe Faktor, der bei der Besatzung der grössten Schiffe behufs eines Vergleichs von früher und jetzt störend wirkt, kommt auch bei kleinen Schiffen in kleinerem Masstabe jetzt zum Vorschein. Ein grosser Teil dieser Schiffe der als Fährdampfer-Tourendampfer und dergl. ausgenutzt wird, macht jetzt einen viel grösseren Aufwand an Besatzung als früher (Kassierer, Billeteure, Kellner etc.). Dieses möge hier nur zur Orientierung erwähnt werden, indem doch bei einer Total-Uebersicht die kleinen Klassen, welche das Gross der Fahrzeuge bilden, nicht fehlen dürfen.

Um eine Uebersicht über die gegenseitigen Verhältnisse der Besatzung (der Anzahl der Leute per Schiff) in den Jahren 1885 und 1900 bei den vier hervorragenesten seefahrenden Nationen zu bieten, mögen folgende Daten dienen.

Bemerken müssen wir dabei, dass wir, da nicht bei allen Flaggen ein Unterschied zwischen der seemännischen und sonstiger Besatzung gemacht wird, die Gesamtziffern als Grundlage zu unserer Berechnung angenommen haben, was aber, bis auf das Maschinenpersonal bei den Dampfschiffen, im grossen Ganzen das Totalbild nicht beeinflusst.

Als Masstab haben wir sowohl für 1885 wie auch 1900 für Segler und Dampfer nur Schiffe bis 2000 t R. angenommen.

Der Bestand in den beiden Terminen stellt sich nun wie folgt: Mann per Schiff:

	England		Deutschland		Frankreich		Norwegen	
	Segler	Dampfer	Segler	Dampfer	Segler	Dampfer	Segler	Dampfer
1885.....	6 45	18 74	7 18	18 35	5 19	16 44	7 31	12 22
1900.....	6 10	18 12	5 31	13 23	4 79	14 00	6 34	12 33
1900.....	÷ 0 35	0 62	1 87	5 12	0 40	2 44	0 97	+ 0 11
1900 in %	÷ 5 42	3 30	26 05	27 90	7 71	14 84	13 27	+ 0 90

Ganz eigentümliche Ergebnisse fördert eine Untersuchung der Besatzung nach Grössenklassen bei allen Nationen, die aber hier zu weit führen würde, zu Tage und zwar für Segelschiffe.

Bei England: Zunahme der Besatzung bei den niedrigen, Abnahme bei den höheren Grössenklassen und das Endergebnis ist 1885 6,45 und 1900 nur 6,10 Mann per Schiff, somit minus 0,35.

In Frankreich weisen die kleinste Klasse wie auch diejenigen von 500 t R. und mehr eine Abnahme an Besatzung auf, wogegen die Zwischenklassen jetzt mehr Mannschaft in Anspruch nehmen.

Gegen 5,19 im Jahre 1885 sind es jetzt nur 4,79 ÷ 0,40.

Einen Rückgang der Besatzung bei allen Klassen finden wir in Norwegen.

Bedeutendere Verschiebungen finden wir bei den Dampfschiffen. In England Zunahme bei allen bis zur höchsten Klasse; in Deutschland hingegen völliger Rückgang auf der ganzen Linie. In Frankreich Zunahme bei den Klassen bis 200 t R. später Abnahme, in Norwegen endlich gänzlicher Rückgang.

Die Verschiebungen, die seit 1885 in der Anzahl der Schiffe, die je eine Grössenklassse bildeten, erfolgten, beeinflussten das Endergebnis in noch auffallenderer Weise.

Eine mehr oder weniger starke Abnahme der Besatzung der Schiffe bis 2000 t R., die überhaupt in Deutschland bei den Dampfschiffen mit 28 und bei Seglern mit 26 pCt. zu Tage tritt, ist somit das Endergebnis dieser Untersuchung.

Schliesslich wollen wir noch das Verhältnis, wie sich die Tonnenzahl auf je einen Mann der Besatzung früher und jetzt stellte, etwas berücksichtigen.

Dass die Zunahme der Dimensionen der Schiffskörper sich rationell für die Reeder gestaltet, ist aus dem Wettkampfe der Letzteren, immer grössere Fahrzeuge herzustellen, wohl vorauszusetzen; wie sich aber diese Frage für die seemännische Besatzung stellt, soll folgende kurze Ausführung beleuchten.

Da der Schwerpunkt der Tonnage in der höchsten Grössenklasse der Schiffe liegt, müssen wir bei den Berechnungen die gesamte Kauffahrteiflotte bei den vier Staaten in Betracht ziehen.

Auf je einen Mann der Besatzung überhaupt kamen in den Jahren 1885 bezw. 1900 t R.:

	England		Deutschland		Frankreich		Norwegen	
	Segler	Dampfer	Segler	Dampfer	Segler	Dampfer	Segler	Dampfer
1885.....	36 5	36 1	33 8	29 8	6 8	25 8	27 7	18 4
1900.....	39 5	37 6	40 7	37 6	7 4	37 0	29 1	33 5
1900.....	+ 3 0	1 5	6 9	7 8	0 6	11 2	1 4	15 1
1900 in %	+ 8 2	4 2	20 4	26 2	5 5	43 4	5 1	81 0

Die Leistungsfähigkeiten der Schiffe bezw. der Mannschaften werden immer mehr und mehr ausgenutzt. Bei den Segelschiffen hat jetzt Deutschland mit 40,7 t R. per Mann den höchsten Rekord erzielt. Bezüglich der Dampfschiffe verhielt sich die Tonnenzahl per Mann im Jahre 1900 in Deutschland und England gleichmässig. Dieses Verhältnis wird aber mit jedem neuen Schiffskoloss, der vom Stapel gelassen wird, zu ungunsten der seemännischen Besatzung der bezüglichen Flagge verschoben.

Grösse in Reg.-Tons		Besatzung per Schiff Mann			
		1881	1901	1901 gegen 1881 +	1901 gegen 1881 −
unter 50	Segler ...	2 33	2 22	—	0 11
	Dampfer .	4 51	3 51	—	1 —
	Zusammen	2 47	2 28	—	0 19
Von 50 bis unter 100	Segler ...	4 21	6 —	1 79	—
	Dampfer .	7 33	5 12	—	2 21
	Zusammen	4 41	5 88	1 47	—
» 100 » » 200	Segler ...	6 79	5 73	—	1 06
	Dampfer .	10 71	9 15	—	1 56
	Zusammen	7 02	8 12	1 10	—
» 200 » » 300	Segler ...	9 24	7 13	—	2 11
	Dampfer .	14 —	11 21	—	2 79
	Zusammen	9 48	8 94	—	0 54
» 300 » » 400	Segler ...	11 20	9 08	—	2 12
	Dampfer .	14 68	13 08	—	1 60
	Zusammen	11 35	12 08	0 73	—
» 400 » » 500	Segler ...	13 —	10 15	—	2 85
	Dampfer .	15 65	13 44	—	2 21
	Zusammen	13 24	12 98	—	0 25
» 500 » » 600	Segler ...	14 15	10 15	—	4 —
	Dampfer .	18 90	15 06	—	3 84
	Zusammen	15 22	13 93	—	1 29
» 600 » » 800	Segler ...	16 —	13 54	—	2 46
	Dampfer .	22 10	15 03	—	7 07
	Zusammen	17 18	14 72	—	2 46
» 800 » » 1000	Segler ...	17 48	15 35	—	2 13
	Dampfer .	22 33	18 57	—	3 76
	Zusammen	18 34	17 85	—	0 49
Von 1000 » » 1400	Segler ...	20 13	17 85	—	2 28
	Dampfer .	30 69	20 50	—	10 19
	Zusammen	22 40	19 34	—	3 06
» 1400 » » 2000	Segler ...	22 73	22 13	—	0 60
	Dampfer .	75 32	24 93	—	50 39
	Zusammen	62 46	23 74	—	38 72
*) » 2000 » » 3000	Segler ...	31 —	29 04	—	1 96
	Dampfer .	96 91	34 24	—	62 67
	Zusammen	86 77	33 06	—	53 71
» 3000 » » 4000	Segler....	—	33 —	—	—
	Dampfer .	—	42 86	—	—
	Zusammen	—	41 56	—	—
» 4000 » » 5000	Segler ...	—	41 —	—	—
	Dampfer .	—	55 75	—	—
	Zusammen	—	55 70	—	—
» 5000 » » 6000	Segler ...	—	—	—	—
	Dampfer .	—	71 60	—	—
	Zusammen	—	71 60	—	—
» 6000 und darüber	Segler ...	—	—	—	—
	Dampfer .	—	182 —	—	—
	Zusammen	—	182 —	—	—
Total	Segler ...	7 30	5 70	—	1 60
	Dampfer .	20 91	26 52	5 61	—
	Zusammen	8 51	13 60	5 09	—

*) Da im Jahre 1881 nur Klassen bis über 2000 t registriert vorkamen, können wir bei den höheren gar keinen Vergleich anstellen.

Die Haftung der Reeder aus dem Frachtvertrage.

Die Handelskammern von Hamburg, Bremen und Lübeck haben im Interesse solcher Kaufleute, die Waren zur Verschiffung an Bord laden, ein Rundschreiben versandt, das nicht nur wegen des dort gemachten Vorschlages sondern auch wegen seines belehrenden Inhaltes weiteste Verbreitung verdient. Kurz gesagt, befürworten die drei hanseatischen Handelskammern im Einverständnis mit dem Internationalen Transport-Versicherungs-Verband: dass auf internationalem Wege die Haftung der Reeder für nautische Verschulden und für Baraterie beseitigt, andererseits aber die Vertragsfreiheit beim Frachtvertrage in gewissem Umfange beschränkt wird Da sich die Reeder aber schon heute sowohl nach Regel II der hamburgisch-bremischen Konnossemente, wie nach der Sect 3 der aus dem Jahre 1893 stammenden Harter Act, wie nach Ziffer I der »London Conference Rules of Affreighment« wegen nautischer Verschulden, soweit die Erfüllung des Frachtvertrages in Betracht kommt, freizeichnen, — beabsichtigen die Kammern in der Hauptsache nur die legale Sanktion bereits durch gegenseitige Vereinbarungen geschaffener Zustände. Jedoch ist dieser Zweck nicht allein die Veranlassung zu ihrem Vorgehen, dieses ist vielmehr, wie schon gesagt, im Interesse der Verlader geschehen und zwar aus folgenden Gründen:

Da die Gesetzgebungen der verschiedenen Länder den Reeder für jedes Verschulden in der Führung und im Betrieb des Schiffes gegenüber dem Verlader haftbar machen, wurde jedes schadenstiftende Versehen als Verschulden aufgefasst und die Reeder wurden allmälig in einer Weise mit Verpflichtungen überbürdet, dass sie auf das ihnen offenstehende Auskunftsmittel der Vertragsfreiheit hingewiesen wurden und von diesem immer mehr durch Aufnahme von Befreiungsklauseln in ihren Konnossementen Gebrauch machten.

Hierdurch kamen die Verlader, welche nach Lage der Verhältnisse sich diese Klauseln gefallen lassen mussten, ihren Versicherern gegenüber in eine missliche Lage. Nach dem Versicherungsvertrage waren sie verpflichtet, ihren Versicherern gegen Zahlung des Schadens, die ihnen gegen Dritte, hier die Reeder, zustehenden Rechte zu cedieren. Konnten sie dies nicht, weil sie sich dieser Rechte im Frachtvertrage begeben hatten, so verloren sie ihren Anspruch an die Versicherer. Dieser Notlage der Versicherten trugen die Versicherer, wenn auch teilweise erst nach längerem Sträuben, Rechnung. In die hamburger »Allgemeinen Seeversicherungs-Bedingungen« wurde eine Bestimmung aufgenommen, nach welcher es bei Dampferverladungen für die Versicherten unpräjudizierlich sein sollte, wenn in den Konnossementen die Reeder von den ihnen gesetzlich obliegenden Verbindlichkeiten, gleichviel in welchem Masse, sich entschlagen. In ähnlicher Weise verfuhren auch die übrigen Versicherer.

Die schon erwähnten hamburgisch-bremischen Konnossemente, die Harter Act und die Londoner Regeln, waren, wenn ihre Bestimmungen auch zu einem festen, befriedigenden Ergebnis nicht geführt hatten, doch auf die Reeder nicht ohne Einfluss geblieben; wenigstens hatten sie sie von der Aufnahme krass unbilliger Klauseln zurückgehalten. Dieser Einfluss hat aber, wie es in dem Rundschreiben der Handelskammern heisst, nicht vorgehalten.

Nach und nach haben viele Reedereien, wenn sie zum Ersatz eines Schadens verurteilt waren, Klauseln aufgenommen, die sie gegen künftige Verurteilung in ähnlichen Fällen schützen, und es sind wiederum ganz unhaltbare Zustände eingetreten. Giebt es doch jetzt Konnossemente, in denen der Reeder sich von den Folgen der Seeuntüchtigkeit des Schiffes freizeichnet, und eine Reederei hat sich sogar des Stempels bedient: Steamer not responsible for anything! Klauseln, nach denen die Angestellten des Reeders in dieser Beziehung als Angestellte des Verladers betrachtet werden sollen, sind keine Seltenheit.

Unter diesem Vorgehen leiden nach dem oben Ausgeführten in erster Linie die Versicherer, welche zahlreiche Schäden bezahlen müssen, deren Tragung nach allgemeinen Rechtsanschauungen zweifellos dem Reeder obliegt. Infolgedessen sind im Jahre 1900 Vertreter der See- und Transportversicherer aus allen hauptsächlich in Frage kommenden Ländern in Paris zusammengetreten und haben beschlossen, Massregeln in Aussicht zu nehmen, nach denen Befreiungsklauseln nur in dem von den Hamburg-Bremer Konnossementen und der Harter Act als gerechtfertigt anerkannten Umfange für zulässig erklärt werden sollten.

In dieser Richtung würden die Versicherer in verhältnismässig einfacher und für sie sehr wirksamer Weise vorgehen können, indem sie beschliessen, übereinstimmend die Versicherten nur in dem angegebenen Umfange von der Verpflichtung, den Versicherern ihre Ansprüche gegen die Reeder zu cedieren, zu befreien. Die Versicherer würden dann für alle weiteren Schäden, für die nach dem Gesetz die Reeder verantwortlich sind, nicht einzutreten haben. Die Warenversender würden dadurch aber in die schwerste Notlage geraten. Für derartige Schäden würden sie weder von den Versicherern noch von den Reedern Ersatz bekommen, denn zumal bei den Kartellen, welche jetzt fast durchgängig zwischen den an den einzelnen Verkehrsbeziehungen beteiligten Reedereien bestehen, sind die Kaufleute genötigt, die von den Reedereien eingeführten Konnossemente zu nehmen, und können auf die Fassung derselben keinen Einfluss ausüben; dass aber die Reedereien freiwillig, in Rücksicht auf die missliche Lage der Verlader auf die von den Versicherern nicht anerkannten Befreiungsklauseln verzichten sollten, ist nicht anzunehmen. Einem solchen Vorgehen der Versicherer würde demnach im Interesse der Kaufmannschaft aufs Nachdrücklichste widersprochen werden müssen.

Nicht wesentlich anders ist der Vermittelungsvorschlag zu beurteilen, dass die Versicherer bei weitergehenden Befreiungsklauseln die Ersatzleistung zwar nicht ganz ablehnen, sie aber nur gegen erhöhte Prämien oder gegen eine Zusatzversicherung übernehmen sollten. Bei den heutigen Verkehrsverhältnissen sind die Kaufleute oft garnicht in der Lage, vorher zu wissen, wie das Konnossement, auf das ihre Ware verladen wird, lautet oder vorzuschreiben, dass die Waren nur auf Konnossemente mit einem bestimmten Inhalt verladen werden sollen. Sie würden daher fast stets gezwungen sein, die Zusatzversicherung zu nehmen. Damit fällt auch der Nutzen fort, der von diesem Vorschlage erwartet wird, dass nämlich die Kaufmannschaft in ihrem Interesse einen wirksamen Druck auf die einzelnen Reedereien in der gewünschten Richtung ausüben werde. Den Druck auszuüben wird die Kaufmannschaft auch ohnedem bestrebt sein, nur ist sie dazu nach der geschilderten Sachlage nicht im stande.

Da somit alle privaten Mittel versagen, bleibt nur der Weg der Gesetzgebung, der gesetzlichen Beschränkung der Vertragsfreiheit der Reeder nach dem Vorgange der Harter Act.

Aber ein einseitiges Vorgehen Deutschlands würde statt Nutzen schädliche Wirkungen für das deutsche Reederei- und Versicherungswesen nach sich ziehen. Nur ein gleichmässiges Vorgehen der hauptsächlichsten Handelstaaten könnte die erhoffte Wirkung bringen. Da über die Nützlichkeit des Erstrebten allgemeines Einverständis herrscht, sind die Schwierigkeiten, welche sich in der Regel internationalen Vereinbarungen entgegenstellen, nicht von ausschlaggebender Bedeutung. Immerhin empfiehlt es sich, um die Erreichung des Zieles zu erleichtern, die angestrebte internationale Vereinigung auf diesen einen

Punkt zu beschränken und alle anderen Fragen des Seerechts oder Versicherungsrechts, so wünschenswert auch in ihnen eine übereinstimmende Gesetzgebung der in Betracht kommenden Staaten sein mag, auszuscheiden. Wird in diesem Punkte das Ziel erreicht, so wird um so eher auch in anderen Punkten später ein Gleiches erreicht werden können.

Eine derartige Regelung würde für die Verlader und die Versicherer klare und befriedigende Verhältnisse schaffen, sie tritt aber auch den Reedern nicht zu nahe. Denn einerseits legt sie ihnen keine grösseren Verpflichtungen auf, als sie nach Ansicht aller Kongresse, die sich mit dieser Frage beschäftigt haben und nach den Beschlüssen der Reederei-Vertretungen selbst, tragen müssen. Auf der anderen Seite schränkt sie ihre Haftung gegenüber allen zur Zeit geltenden Gesetzen sehr erheblich ein, und wenn diese Einschränkung auch meistens im Vertragswege ausbedungen wird, so ist doch die grundsätzliche Regelung in diesem Sinne, welche die jedesmalige Vereinbarung unnötig macht, ein nicht zu unterschätzender Vorteil, ganz abgesehen davon, dass diese Befreiung nicht immer ausbedungen wird, und dass sie für Segelschiffe von den Versicherern nicht anerkannt wird.

Für die befürwortete internationale Vereinbarung empfiehlt sich der Wortlaut der Harter Act nicht, da er zu umständlich ist und nach den oben bereits erwähnten Verhandlungen der International Law Association zu Buffalo zu mancherlei Zweifeln Anlass gibt. Im Anschluss an § 606 des H.-G.-B. dürfte etwa folgende Fassung in Vorschlag zu bringen sein:

> »Der Verfrachter haftet für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung der Güter in der Zeit von der Annahme bis zur Ablieferung entsteht, es sei denn, dass der Verlust oder die Beschädigung auf einem Verschulden hinsichtlich der Führung und des Betriebes des Schiffes, einer Baraterie (Veruntreuung von Schiff und Ladung durch die Schiffsbesatzung) oder auf Umständen beruht, die durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht abgewendet werden konnten.
>
> Vertragsbestimmungen, welche die Haftung des Verfrachters für ordnungsmässige Fürsorge für die Seetüchtigkeit, gehörige Ausrüstung, Bemannung und Verproviantierung des Schiffes, sowie für ordnungsmässige Empfangnahme, Stauung, Behandlung, Bewachung und Ablieferung der Güter aufheben oder beschränken, sind nichtig.«

Die möglichst beschleunigte Herbeiführung einer internationalen Vereinbarung im obigen Sinne ist dringend wünschenswert nicht allein im Sinne der Versicherer, sondern im Interesse der gesamten Kaufmannschaft, da, wenn nicht baldige Anstalten in dieser Richtung getroffen werden, die Versicherer trotz der entgegenstehenden Bedenken zu dem von ihnen in Aussicht genommenen Auskunftsmittel greifen dürften. Die Reichsregierung würde sich den lebhaften Dank aller am Seehandel beteiligten erwerben, wenn sie die Initiative zu solcher Vereinbarung ergreifen würde.

* * *

Der seemännische Leser, zumal wenn ihm nicht bekannt ist, dass die Reeder sich schon unter den gegebenen Verhältnissen in der Regel von Verschulden durch die Führung und durch den Betrieb des Schiffes freizeichnen, könnte den Antrag der drei hanseatischen Kammern bedenklich finden. Er könnte folgern: wenn die Interessen der Reedereien durch schuldhafte Navigierung nicht mehr berührt werden, wird auf die Ausbildung der Seeleute und auf die Fähigkeiten der Führer und Offiziere bei ihrer Auswahl nicht mehr der Wert gelegt werden, der diesen Umständen zweifellos beigemessen werden müsste, sofern der Reeder haftbar für das Verschulden seiner Angestellten wäre. Diese Befürchtung, so berechtigt sie auch anfänglich sein mag, trifft aber insofern nicht zu, als die Assekuranzgesellschaften auch schon heute durch angedrohte Prämienerhöhungen einen Druck auf die bei ihnen versichernden Reedereien ausüben, wenn diese bei der Wahl ihrer Schiffsangestellten die Sorgfalt eines »ordentlichen Reeders« ausser Acht lassen.

Im Uebrigen wird der Antrag der Handelskammern, seinen internationalen Charakter vorausgesetzt, den Wert des Selbstversicherungswesens der Reedereien beeinträchtigen. Ist von allen maritimen Nationen anerkannt, dass der Reeder für Verschulden seiner Angestellten innerhalb des Frachtvertrages nicht verantwortlich, nicht haftbar gemacht werden soll, dann ist es nur eine Frage der Zeit, dass seine Haftbarkeit für nautische Vergehen auch ausserhalb des Frachtvertrages in Wegfall kommt. Und damit wäre der Verwirklichung einer Idee nähergerückt, die s. Z. der Sekretär der Hamburger Handelskammer, Herr Dr. C. Gütschow, in seiner vielgelesenen Schrift »Beseitigung der Haftung des Reeders für Kollisionsschäden« ausführlich behandelt hat.

Befreit man den Reeder von der Haftung für nautische Vergehen bei Kollisionen (also bei jeder Kollision, da diese immer auf nautische Vergehen zurückzuführen sein wird), dann ist dem Selbstversicherungswesen der Reedereien der Todesstoss versetzt und mit ihm haben die langwierigen, mit Kosten verbundenen Kollisionsprozesse aufgehört. Mit einem solchen Zustand könnten sich — ausgenommen die Rechtsanwälte — die Meisten einverstanden erklären. Ob die Vorzüge der Selbstversicherung grösser als die Unkosten langwieriger Kollisionsprozesse sind, ist eine andere Frage, deren Beantwortung nicht in den Rahmen dieser Besprechung gehört.

Vermischtes.

Die am 25. Juni von der Seewarte herausgegebene **Juli-Monatskarte** des Nordatlantischen Ozeans zeichnet sich, gegenüber ihrer vorzüglichen Vorgängerin, der ersten in dieser farbigen Ausstattung, noch durch manche Zusätze aus. Nicht nur sind von Cap Race nach Schottland, wie wir es bei Besprechung der Juni-Ausgabe empfahlen, Dampferrouten eingezeichnet, sondern auch der Weg von Schottland bis zur Belle-Isle-Strasse und weiter bis zur Mündung des Lorenzstromes ist durch Kurse markiert. Ebenso finden wir in der Nordsee die Dampfertracks von der Hamburger Bucht und von Christiansand aus nach den Skerries angegeben. Angaben, die für den seemännischen Leser besonderen Wert haben, folgen nachstehend.

Dampferwege nach dem St. Lorenz-Strom.*) Im Juli gestatten die Eisverhältnisse gewöhnlich die Fahrt durch die Belle Isle-Strasse. Dadurch kann der Weg von Europa nach dem St. Lorenz-Strom erheblich gekürzt werden gegen den bis dahin nur allein fahrbaren Weg durch die Cabot-Strasse. Vom Englischen Kanal ausgehend bis zur Mündung des St. Lorenz-Stromes beträgt der Weg auf dem grössten Kreise nach der Belle Isle-Strasse, durch diese und den St. Lorenz-Golf rund 2340 Sm., während der Weg auf dem grössten Kreise nach Kap Race, dann durch die Cabot-Strasse und den St. Lorenz-Golf rund 2470 Sm. beträgt. Der Unterschied stellt sich mithin zu gunsten des Weges durch die Belle Isle-Strasse auf etwa 130 Sm. Von der deutschen Bucht der Nordsee ausgehend ist der Weg nördlich um Schottland noch kürzer, als der vorbeschriebene günstigste Weg der von der Nordsee durch den Englischen Kanal führen und sich dadurch auf rund 2935 Sm. erhöhen würde, wenn man einen etwa 4 Sm. südsüdwestlich von Helgoland gelegenen Punkt als Abfahrtsort

*) Juli-Monatskarte des Nordatlantischen Ozeans.

annimmt. Von demselben Punkte beträgt der Weg durch die Nordsee, Pentland Firth, ferner im grössten Kreise nach der Belle Isle-Strasse und weiter durch diese wie oben angegeben insgesamt rund 2745 Sm. Es ergibt sich also ein Unterschied zu gunsten dieses Weges von etwa 190 Sm. gegen den Weg durch den Englischen Kanal und die Belle Isle-Strasse, während der Unterschied gegen den Weg durch den Englischen Kanal und die Cabot-Strasse sogar rund 320 Sm. beträgt. Für Dampfer von 10 Sm. durchschnittlicher Fahrgeschwindigkeit würde dieser Unterschied 19 resp. 32 Stunden Zeitgewinn bedeuten, wenn die Verhältnisse auf sämtlichen Wegen gleich wären. Dieses ist nun freilich nicht ganz der Fall; doch wenn man auch den Weg nördlich von Schottland durchgängig als etwas ungünstiger in Rechnung stellt, dürfte sich für ihn doch immerhin ein beträchtlicher Zeitgewinn ergeben. Der zwischen den Orkney-Inseln und den Shetland-Inseln hindurch, südwestlich von Fair-Eiland entlang führende Weg, ist rund 30 Sm. länger.

Die Invalidenversicherungspflicht eines Schiffers, der zu zwei Dritteln Anteil Mitreeder des von ihm geführten Fahrzeuges war, ist vom Reichs-Versicherungsamt in einer kürzlich erfolgten Revisionsentscheidung verneint worden. Es handelt sich um die Frage, ob der Schiffer als Führer eines Schooners der Versicherungspflicht unterlag, obwohl er zu zwei Dritteln Anteil Mitreeder dieses Fahrzeuges war. Das Schiedsgericht hatte die Versicherungspflicht bejaht, weil der Schiffer den für die Führer derartiger Fahrzeuge üblichen Lohn bezogen hatte und nach den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches für allen Schaden, der bei Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers hätte vermieden werden können, haften musste. Der Schiffer habe allerdings als Mitreeder zu zwei Dritteln Anteil die Stimmenmehrheit der Reederei für sich gehabt, allein dies schliesse seine persönliche Abhängigkeit nicht aus, weil nicht er als Mitreeder, sondern die Reederei in ihrer Gesamtheit Arbeitgeberin gewesen sei. Diese Auffassung des Schiedsgerichts wurde vom Reichs-Versicherungsamt für unzutreffend erachtet. Es sei zwar an sich möglich, dass ein Mitunternehmer durch Leistung von Arbeiten für das Gesamtunternehmen zu diesem in ein versicherungspflichtiges Verhältnis tritt, indem die Gesamtheit der Unternehmer als besonderes Rechtssubjekt dem Dienste leistenden Mitgliede gegenübersteht, und es könne demgemäss auch ein Mitreeder auf einem Schiffe seiner Reederei in versicherungspflichtiger Weise beschäftigt werden. Voraussetzung bleibe jedoch immer die persönliche Abhängigkeit des Dienste leistenden Mitgliedes von der Gesamtheit, und eine solche sei nur dann gegeben, wenn die Gesamtheit in ihren Rechtshandlungen dem einzelnen Mitgliede derart selbständig gegenübersteht, dass letzteres nicht in der Lage ist, auf die Entschliessung der Gesamtheit, mit ihm ein Arbeits- oder Dienstverhältnis unter gewissen Vertragsbedingungen einzugehen, einen massgebenden Einfluss auszuüben. Dies sei aber bei dem Schiffer, der als Mitreeder zu zwei Dritteln Anteil den Willen der Reederei bestimmt, der Fall, und es würde demnach ein Dienstvertrag des Schiffers mit sich selbst angenommen werden, was rechtlich unmöglich sei. Dass der Schiffer als Führer des Schooners den Vorschriften des Handelsgesetzbuches über die Pflichten des Schiffers unterworfen war, sei für die Frage seiner Invalidenversicherungspflicht ohne Belang.

(Hamb. Börsenhalle.)

Internationaler Seerechts-Kongress. Das Bureau des Comité Maritime International versendet seinen für die diesjährige Konferenz in Hamburg erstatteten Bericht über Kompetenz der Gerichte bei Kollisionen und über das Eigentums-, Hypotheken- und Real-Recht an Schiffen. — Bezüglich der Zuständigkeit bei Kollisionen wird darin die Ansicht ausgesprochen, dass in allen solchen Fällen, in denen es sich um mehr als bescheidene Summen handelt, die Zuständigkeit einem oder mehreren Spezial-Gerichtshöfen zugewiesen werden solle, welche eine besondere Erfahrung in maritimen Angelegenheiten besitzen. Obwohl es sich bei derartigen Angelegenheiten oft um recht beträchtliche Beträge handelt, seien dieselben doch verhältnismässig wenig zahlreich. Wenn dieselben in allen Seehäfen eines Landes vor Gericht gebracht werden könnten, würde es nicht zu vermeiden sein, dass sie zuweilen an Gerichte gelangen, welche aus Mangel an Erfahrung in derartigen Angelegenheiten ausser Stande sind, sie entsprechend zu prüfen. In Berücksichtigung dieses Umstandes dürfte die Kompetenz zu verleihen sein: dem Höheren Gerichte, in dessen Ressort das Fahrzeug des zu verfolgenden Reeders beschlagnahmt werden könnte, dem höheren Gerichte, in dessen Ressort dem Beklagten eine von diesem Gerichte ausgestellte Vorladung zugestellt werden konnte, selbst wenn derselbe daselbst weder Heimat noch Aufenthalt besitzt, dem höheren Gerichtshofe des Landes des Klägers, aber dies nur dann, wenn dem Beklagten die Vorladung zugestellt ist, während er sich im Bereich dieses Gerichts befindet, oder wenn das ihm gehörige, an der Kollision beteiligte Fahrzeug daselbst beschlagnahmt ist, und einem Gerichtshof, der für einen der Beklagten zuständig ist, aber nur insoweit, als es sich um diesen Beklagten handelt. — Bezüglich des Eigentums-, Hypotheken- und Real-Rechts an Fahrzeugen sind die Berichterstatter der Ansicht, dass nur eine Vereinheitlichung (unification) des Rechts und nicht die Anwendung des Gesetzes der Flagge (loi du pavillon) Abhilfe für die Verschiedenheiten der Gesetzgebungen der in Betracht kommenden Länder schaffen können. Bezüglich der Ausdehnung des Hypothek-Anspruchs auf Schiffe bemerkt der Bericht, dass es sich bei denselben mehr um eine Prinzipienfrage zu handeln scheine, die im Wesentlichen von der Uebereinkunft der Parteien abhängen dürfte. Soweit die Frachten dabei in Betracht kommen, ist derselbe der Ansicht, dass der hypothekarische Gläubiger auch Anspruch auf die noch nicht bezahlte Fracht haben müsse, wenn er Besitz von dem Fahrzeuge nehme. Das Gesetz müsse ferner demjenigen ein Vorzugsrecht auf die Schiffe zusprechen, der für Bergung, Verpfändung, Auslagen für die Bedürfnisse des Schiffes, Vorschüsse des Kapitäns, Bodmerei-Vertrag und Entschädigungen Ansprüche zu erheben hat, wobei einschränkende Klauseln kaum notwendig sein dürften. Die Reihenfolge der Vorzugs-Ansprüche war die folgende: 1. Bergung; 2. Verpfändung, notwendige Ausgaben, Vorschüsse des Kapitäns und Pfandbriefe nach dem Datum der Ausstellung; 3. Schadensansprüche, ausgenommen, wenn die Reklamationen derselben nach den vorbemerkten Ansprüchen entstanden sind.

Passagiere der Hamburg-Amerika Linie nach New-York im Juni und im ersten Halbjahr 1902. Die Hamburg-Amerika Linie beförderte auf der Linie Hamburg—New-York im Juni dieses Jahres mit 9 Dampfern 7078 Passagiere nach New-York; 1425 Personen reisten in den Kajüten und 5653 im Zwischendeck. Unter den letzteren befanden sich 527 grössere Kinder und 121 Säuglinge. Insgesamt beförderte die Hamburg-Amerika Linie während der ersten Hälfte des laufenden Jahres 60 248 Personen auf 49 Dampfern nach New-York; davon waren 5662 Kajüts- und 54 586 Zwischendeckspassagiere. Der in diesem Jahre zeitsweis besonders starke Zwischendeckesverkehr nach New-York hat bereits wieder erheblich nachgelassen; er hatte in den Monaten März, April und Mai mit zusammen 35 577 Auswanderern seinen Höhepunkt erreicht.

Staatsprämien für die französische Handelsflotte. Die wesentlichen Bestimmungen des neuen Prämiengesetzes sind die folgenden: Im Ganzen soll die französische Handelsmarine im Laufe von 12 Jahren mit einer Summe bis zu 200 Mill. Franken vom Staat subventioniert werden. Dieser Höchstbetrag der staatlichen Prämienlast entspricht ungefähr den seit 1893 insgesamt zur Verteilung gelangten Prämien, würde aber auf die 12 Jahre gleichmässig verteilt, hinter dem Prämiendurchschnitt der letzten Jahre ganz erheblich zurückbleiben. Von dieser Gesamtsumme sollen im Einklang mit der betr. Bestimmung des Gesetzes von 1893 50 Millionen Franken den französischen Werften als Bauprämien zufliessen, während die übrigen 150 Millionen als Prämien für die Schiffahrt zur Auszahlung gelangen, so jedoch, dass davon 135 Millionen der Dampfschiffahrt und nur 15 Millionen oder ein Zehntel der Segelschiffahrt zugewendet werden. Dies bedeutet für die letztere, welche früher fast ein Drittel der ganzen Summe bezog, eine schwere Einbusse und dürfte eine starke Einschränkung des in Segelschiffen angelegten Kapitals zur Folge haben. Die der Schiffahrt zugedachten Prämien zerfallen in zwei Arten, in die eigentlichen Fahrtprämien (prime à la navigation) und die Vergütungen für die Bemannung und Ausrüstung (compensation d'armement). Anspruch auf Prämien überhaupt haben nur Seeschiffe von 100 und mehr t R.-Br. Die Fahrtprämien können nur Seeschiffe französischer Herkunft, aber nach Massgabe der oben bezifferten Anteile sowohl Dampfer wie Segler beziehen. Zum Empfange von Ausrüstungszulagen sind dagegen im Unterschiede vom früheren Subsidiengesetz nur Seeschiffe ausländischer Herkunft und zwar nur eiserne oder stählerne Dampfer berechtigt, sofern sie Eigentum französischer Reedereien unter französischer Leitung und mit vorwiegend französischer Mitgliederzahl geworden sind und sofern sie unter französischer Flagge und französischem Kommando mit vorwiegend französischer Besatzung fahren. Seedampfern französischer Herkunft steht unter Umständen die Wahl zwischen der Fahrt- und der Ausrüstungsprämie frei. Bei der Abmessung der Fahrtprämiensätze werden die überseeische Fernschiffahrt und internationale Küstenfahrt unterschieden. Erstere beziebt pro t Br.-R. und für je 1000 zurückgelegte Seemeilen 1,70 Franken, letztere nur zwei Drittel dieses Betrages. Diese Normalsätze stufen sich indess mit dem Alter des Schiffs vom Zeitpunkt seiner Einregistrierung an in drei vierjährigen Perioden sowie mit dem Wachsen des Raumgehalts über 3000 t bei Dampfern und über 600 t bei Seglern ab. Bei den letzteren sind die zeitlichen Abstufungen der Prämiensätze um die Hälfte geringer als bei Dampfern. Die Tonnenzahl über 7000 bei Dampfern und über 1000 bei Seglern bewirkt keine Abzüge mehr. Die Ausrüstungsprämie wird gleichmässig bei Fern- und Küstenschiffahrt für jeden Tag und jede t R.-Br. des in Dienst stehenden Seedampfers berechnet, und zwar in 4 Abstufungen von 5 bis zu 2 Centimes, je nachdem der Raumgehalt des Schiffs bis auf 2000, 3000, 4000 und 7000 t R. wächst. Alle Prämien erleiden einen Abzug von 5 oder 6 pCt. zu Gunsten der Versicherungs- und Unterstützungsanstalten der Schiffsmannschaft.

Schiffbau.

Bauaufträge.

Auf den Königsbergen Schiffswerft wurden im letzten Berichtsjahre ein Hinterraddampfer von 51 m Länge, 8 m Breite und 500 Pferdestärken, ein Personenschraubendampfer von 31 m Länge und 140 Pferdekräften, drei eiserne Schleppkähne von 809, 1000 und 6000 Zentner Tragfähigkeit erbaut; ausserdem wurden verschiedene grössere Reparaturen an See- und Flussdampfern ausgeführt. Im Bau befinden sich ein Hinterraddampfer, ein Schleppkahn von 8500 Zentner Tragfähigkeit. Weitere Aufträge für deutsche Rechnung sind in Aussicht. Aufträge aus Russland werden dagegen durch die Unsicherheit der künftigen Gestaltung unseres Zolltarifs und der deutsch-russischen Handelsbeziehungen nachteilig beeinflusst.

Stapelläufe.

Am 28. Juni fand in Danzig auf der Werft von J. W. Klawitter der Stapellauf des für die südamerikanische Republik Uruguay erbauten Dampfers »**Ingeniero**« statt.

Vereinsnachrichten.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 2. Juli. Als Mitglieder werden aufgenommen die Herren Kapitän Meyer, stellv. Abteilungsvorstand in der Deutschen Seewarte, Kapitän M. Lafrenz, D. »Asti«, Kapt. Stehr, D. »Wilhelm«, Kapt. Kudenholdt, D. »Mano«, I. Offizier Asmus, D. »Asti«, I. Offizier Timmermann, D. »Neapel«. — Die in letzter Sitzung ernannte Kommission zur Prüfung der an den Verein gelangten Mitteilung, wonach beabsichtigt sei, die Verwaltung der hamburgischen Seemannskasse der Seemannsmission zu übergeben, schlägt nach Erstattung ihres Berichtes folgende Resolution vor:

»Es ist dem Verein zur Kenntnis gekommen, dass beabsichtigt werde, die Verwaltung der hamburgischen Seemannskasse der Seemannsmission zu überlassen. Der Verein, dessen Mitglieder in ihrer grössten Mehrheit früher Beiträge zu dieser Kasse zahlen mussten, glaubt, dass die Interessen der Kasse sowie das Interesse hilfsbedürftiger Seeleute am zweckentsprechendsten gewahrt werden, wenn die Verwaltung in den Händen solcher Personen liegt, die mit den Verhältnissen der Schiffahrt und der Schiffahrttreibenden genau vertraut sind. Da der Verein überzeugt ist, dass ein solcher Zustand am Besten gewährleistet wird, wenn möglichst viel unabhängige Seeleute in der Verwaltung sind, würde er es bedauern, wenn die Verwaltung der Kasse aus irgend welchen Gründen in die Hände der Seemannsmission gelangte.

Der Verein würde es ferner dankend anerkennen, wenn den meistens hochbetagten Rentenempfängern der hamburgischen Seemanns-Witwenkasse die Empfangnahme ihrer Rente durch Verlegung des Zeitpunkts oder auf andere Weise erleichtert würde. Gegenwärtig werden die Renten im Seemannshaus in den Vormittagsstunden ausbezahlt, zu einer Tageszeit, an der der Zugang zur Auszahlungsstelle durch die dort weilenden Seeleute sehr erschwert wird.«

Der Verein nahm diese Resolution nach längerem Meinungsaustausch mit Stimmenmehrheit an. — Im Anschluss hieran wurde zu einer Anregung des Seeschiffer-Vereins »Weser« Stellung genommen. Der Bremerhavener Bruderverein schlägt vor, im Zusammenhang mit dem vom Verband angenommenen neuen Statut, das auch Steuermannsvereine zur Mitgliedschaft berechtigt, den Namen des Verbandes zu ändern. Nachdem zu diesem Antrage mehrere in der »Hansa« veröffentlichte Äusserungen verschiedener Herren verlesen waren und ein reger Meinungsaustausch Platz gegriffen hatte, lehnte der Verein die Anregung ab, weil er den Standpunkt vertritt, dass der Verband, der unter seinem heutigen Namen zu Ansehen und Bedeutung gelangt sei, einer Namensänderung nicht bedürfe. — Weiterhin nahm der Verein zu den von der Seewarte herausgegebenen Monatskarten des nordatlantischen Ozeans insofern Stellung, als er in der neuen Publikation ein weiteres wertvolles Hilfsmittel zur Navigierung der Schiffe erblickt. Ferner wurde als empfehlenswert ausgesprochen, wenn die Seewarte veranlassen wollte, dass alle an sie von Kapitänen gerichteten Berichte innerhalb des Reichsgebietes, ähnlich wie in den Ver. Staaten seitens der Hydrographic Office portofrei für die Absender seien. — Nächste Sitzung am 6. August.

Verkehr deutscher Schiffe in ausländischen Häfen während des Jahres 1901.

Häfen	Eingang			Ausgang	
	Zahl der Schiffe	Raumgehalt R.-T.	Darunter Schiffe in Ladung	Zahl der Schiffe	Darunter in Ladung
Odense	129	9 621	128	125	4
Rönne und Hasle	28	2 509	15	28	19
Dover	17	3 589	17	17	1
Gloucester	14	8 638	14	14	—
Manchester	72	38 559	70	68	56
Middlesborough	175	30 008	63	174	158
Perth	12	1 029	12	12	—
Dordrecht	34	27 613	34	33	—
Triest	25	26 821	26	26	25
Moçambique	63	188 585	.	62	.
Port Louis	9	6 992	6	9	4
Penang	168	377 276	168	168	168
Vancouver	6	8 869	1	6	6
Söderhamn	23	12 848	6	23	23
Windau	55	40 071	1	55	53
Frederikshavn	47	22 555	45	47	6
Kings Lynn	63	14 115	63	63	63
Poole	16	2 912	15	16	9
Shoreham	7	2 036	7	7	1
Dunkirchen	123	106 208	90	123	45
Gravelines	3	1 454	3	3	—
Havre	234	437 146	233	232	209
Nantes	11	6 019	16	11	3
Venedig	32	38 449	32	32	24
Charleston	3	3 389	3	3	.
Norfolk	34	59 109	.	.	.
Portland	36	64 528	2	36	36
Kiungtschau	202	148 027	71	202	147
Nanking	9	11 208	5	9	3
Swatau	152	153 414	107	152	112
Chemulpo	4	3 415	3	3	1
Honolulu	10	13 903	10	10	1
Esbjerg	63	8 546	41	63	14
Fredericia	15	3 495	15	17	9
Helsingör	17	4 068	8	20	7
Nykjöbing	49	5 768	43	48	7
Körsör	398	86 217	391	398	373
Skjelskör	7	821	7	7	1
Holbak	31	1 783	31	31	1
Kallundborg	47	6 439	46	47	9
Stanke	4	131	4	4	—
Nexö	7	711	7	7	—
Rouen	58	35 965	58	55	5
Saint-Nazaire	8	9 841	8	8	4
Alicante	3	1 803	3	3	1
Almeria	18	11 047	16	18	17
La Coruna	59	134 453	59	59	59
Santander	50	33 435	28	51	48
Spalato	1	1 151	1	1	1
La Valette (Malta)	200	293 873	197	199	191
Salonik	22	26 757	19	22	14
Boston (Massachusetts)	23	64 828	22	23	21
Portland (Maine)	8	19 175	5	8	8
Pensacola	21	24 248	3	21	21
Tampa	7	12 401	1	7	7
Fernandina	5	8 934	1	5	5
Mazatlan	26	44 768	25	26	24
San Benito	21	50 123	19	21	17
Puerto Cortez	4	8 075	4	4	4
Trinidad de Cuba	1	767	1	1	1
Cap Haiti	68	105 094	36	68	68
St. Thomas	180	363 299	122	180	97
Cartagena	54	83 391	54	54	54
La Guayra	24	.	.	25	.
Puerto Cabello	14	24 229	14	14	14
Maceio	29	31 257	20	29	30
Rio Grande do Sul	34	56 525	34	36	32
Buenos Aires*)	153	359 663	150	108	105
La Plata*)	2	2 889	2	4	4
Zarate	1	3 252	1	1	1
Campana*)	1	874	1	3	3
San Nicolas*)	5	10 512	3	34	34
Ahus	88	10 205	82	70	26
Gefle	122	70 068	75	122	95
Helsingborg	169	28 071	103	160	128
Karlshamn	172	10 093	18	206	188
Landskrona	132	15 732	85	111	96
Norrköping	87	45 956	70	71	60
Nyköping	2	757	2	2	—
Oxelösund	54	50 817	19	54	50
Oskarshamn	16	3 655	1	27	27
Skelleftea	7	2 798	—	7	7
Sundswall	67	46 851	22	89	79
Umea	2	759	1	2	—
Holmsund	1	504	1	1	1
Obbola	4	3 625	1	4	4
Hörnefors	1	695	—	1	1
Mo (Norrbyskären)	3	1 157	1	3	3
Nordmaling	3	2 520	1	3	3
Djupvik	3	2 018	3	3	—
Sikea	1	486	1	1	1
Skeppsvik	1	155	—	1	1
Sandvik	6	4 190	3	6	6
Westervik	14	3 427	5	39	37
Wisby	4	1 914	4	4	1
Ystad	33	7 246	26	22	3
Cumbrishamn	17	593	1	15	10
Wiborg	106	52 937	75	106	89
Kronstadt	352	261 557	286	352	285
Narva	25	23 210	1	25	22
Taganrog	9	19 856	8	9	9
Dedeagatsch	20	25 405	20	20	20
Genua	281	785 069	.	274	.
Casablanca	56	49 519	25	56	40
Mogazan	59	52 369	35	59	38
Mogador	47	44 233	40	47	40
Rabat	20	16 906	20	19	19
Saffi	41	36 868	40	41	41
Aden	113	.	113	113	118
Madras	38	107 566	38	38	38
Bangkok	272	291 157	224	262	262
Hankau	246	287 702	231	245	243
Canton	76	70 800	76	76	47
Tschifu	238	195 805	.	238	.
Yokohama	88	287 650	86	88	86
Hernösand	43	25 721	8	83	83
Hudiksvall	14	8 210	6	21	20
Thisted	9	409	9	9	—
Aalborg	65	12 466	50	66	37
Kolding	226	14 116	226	233	233
Naestved	13	447	12	13	2
Karlskrona	37	4 443	11	56	53
Ronneby	15	1 881	—	33	33
Tjurkö	9	1 360	.	9	9
Dundee	15	17 805	15	8	1
Great Jarmouth	45	14 099	40	45	10
Wisbech	11	3 548	11	11	3
Boston	35	12 849	25	35	25
Gent	109	82 428	103	109	23
Villa Real de St. Antonio	142	98 562	—	141	131
Porto	324	386 976	320	322	304
Lissabon	528	1010 382	523	530	458
Setubal	18	7 846	1	18	18
Villa Nova de Portimao	8	5 410	—	8	8
Fayal	3	9 031	3	3	3
Angra do Herviemo	2	9 770	1	2	—
Ancona	18	19 649	18	18	18
Bari	26	27 009	24	26	25
Neapel	292	757 408	292	293	293
Palermo	71	79 010	71	71	71

*) Die Unterschiede zwischen Ein- und Ausgang beruhen darauf, dass die von argentinischen Häfen kommenden und nach solchen Häfen gehenden Schiffe nicht angeschrieben sind.

(Nach den Schiffslisten der deutschen Consulate.)
(Aus den Nachrichten für Handel und Verkehr.)

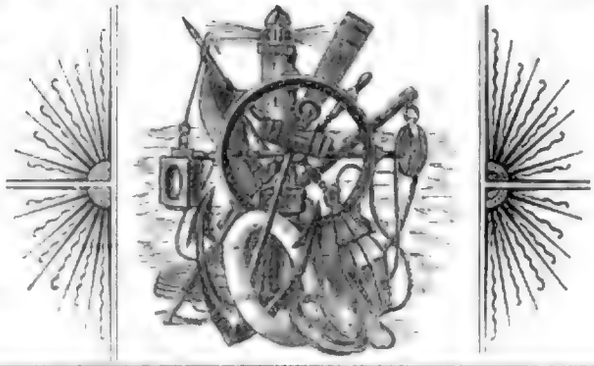
Digitized by Google

Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer
zu Hamburg.
(Geschäftsführender Verein, Steinhöft 1.)

Seeschiffer-Verein „Weser"
in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin"
in Stettin.



Schiffer-Gesellschaft
in Lübeck.

Verein
Flensburger Seeschiffer
in Flensburg.

Seeschiffer-Verein
in Danzig.

An den Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine!

Im Auftrage des »Vereins Cuxhavener Staatslotsen« (die gesamte Seelotsenschaft = 119 Lotsen) danke ich hiermit einem verehrlichen Verband für die Entschiedenheit, mit welcher derselbe ein **einheitliches Ruder-Kommando** erstrebt.

Auf Grund mehrfacher Beratungen kamen wir zu dem Schluss, dass die Einführung des »Rechts« und »Links« die glücklichste Lösung dieser verworrenen Frage sein dürfte. Mutet dieses Kommando, wie jede Neuerung, anfänglich etwas fremdartig an, so werden dessen Vorteile durch Zeit und Gewöhnung immer deutlicher hervortreten.

Gleichzeitig ersuchen wir den Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine gütigst für Einführung eines internationalen Ruder-Kommandos eintreten zu wollen.

Nicht zwangsweise, sondern auf Grund einer zu erstrebenden internationalen Vereinbarung, sollten die zu wählenden Kommandoworte auf den Schiffen der Seestaaten neben denjenigen der betr. Landessprache gebraucht werden dürfen. Dieses würde für die gesamte Schiffahrt, deren ganzes Wesen internationales Gepräge hat, von grossem Vorteil sein.

Jedes Ruder-Kommando aber dürfte ausschliesslich auf die Drehung des Schiffes, nicht auf die Bewegung der Vorrichtung mit der gesteuert wird, bezogen werden dürfen.

Ferner bitten wir einen verehrlichen Verband ergebenst, die Auslegung eines **Feuerschiffes auf Langeoog** bei den zuständigen Reichsbehörden in Anregung bringen zu wollen.

Unseren Erfahrungen nach eignet sich Helgoland bei unsichtigem Wetter — und das ist in der Nordsee vorherrschend, durchaus nicht als Ansegelungsobjekt. Wir verweisen auf einen diesbezüglichen Artikel in der »Hansa«, No. 21 d. J. Auch ist die Strecke von Borkum-Feuerschiff bis Weser- resp. Elb-Feuerschiff für Schiffsführer, die im Gebrauch des Lotes nicht durchaus sicher sind, bei den in Betracht zu ziehenden Witterungs- und Stromverhältnissen, zu gross.

Ein Feuerschiff auf Langeoog würde u. E. für die gesamte Schiffahrt in der deutschen Bucht in der Nordsee ein unvergleichliches Hilfsmittel sein. Es würde in die bezüglichen Seekarten eingetragen werden und die Führer fremder Schiffe würden sich mit der Zeit daran gewöhnen, dieses und nicht Helgoland anzusteuern. Das wäre u. E. der beste Weg Strandungen auf Helgoland zu vermeiden oder wenigstens auf ein Mindestmass zurückzuführen. Gänzlich zu verhindern wird dieses vielleicht nie sein, weil bekanntlich trotz der menschenmöglichsten Vorsicht überall von Zeit zu Zeit sich Schiffsunfälle ereignen, die durch Verkettungen unglücklicher Zufälle hervorgerufen werden.

Wir Seelotsen können, trotz der grössten Mühe, die wir uns geben, einkommende Schiffe in der Nordsee rechtzeitig habhaft zu werden, was schon in unserem pekuniären Interesse liegt, die Verhältnisse leider nicht ändern.

Hochachtungsvoll

V. Koller, Lotse, Deputierter der C. St.-Lotsen.

Cuxhaven, 22. Juni 1902.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.

Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1902. No. 28. Hamburg, den 12. Juli. XXXIX. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Nochmals die neue Seemannsordnung. — Einfluss von gut eingerichteten Fischereihäfen auf die Hebung der Seefischerei. — Das Bedürfnis nach einem wirksamen Nebelsignal auf Segelschiffen. — Zwei neue Hilfsmittel der Navigation. — Der Deutsche Schulschiff-Verein. — Seeamtsverhandlungen. — Schiffbau. — Vermischtes. — Büchersaal. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Auf dem Ausguck.

Die Seewarte teilt in ihrem Bericht über das Ergebnis der diesjährigen **Chronometerprüfung** u. A. mit, dass die für Chronometer deutschen Ursprungs ausgesetzten Prämien nicht zur Verteilung gelangen konnten, weil die Instrumente die Bedingungen der ersten Klasse nicht vollständig zu erfüllen vermochten. Das Gesamtergebnis kann als besonders günstig nicht bezeichnet werden. Ausnahmsweise bewilligte das Reichsmarine-Amt für jedes deutsche Chronometer, das in die zweite Klasse gelangt war, eine Gratifikation von je 100 Mark. Die sämtlichen Chronometer der ersten, sowie 11 Chronometer der zweiten Klasse — im Ganzen 28 Instrumente wurden für die Kaiserl. Marine angekauft. — Wenn der Kriegsmarine auch nicht die Geltendmachung ihres Vorkaufsrechtes verdacht werden kann, so ist doch zu bedauern, dass die Handelsmarine in der Auswahl ihres Bedarfs an Chronometern, die in Deutschland hergestellt sind, auf nur 8 Instrumente zweiter Klasse, im Uebrigen lediglich auf solche 3. und 4. Klasse angewiesen ist, falls sie nicht vorzieht, die ausländische Chronometerfabrikation in Anspruch zu nehmen. — Im Anschluss an die Mitteilung über das Ergebnis der diesjährigen Chronometerprüfung erfolgt zur Beteiligung an der nächstjährigen, der 26. Chronometer-Konkurrenz-Prüfung eine Aufforderung, die sich ihrem Inhalt nach in den wesentlichsten Punkten mit den früheren Bedingungen deckt. Besonders erwähnt oder in Erinnerung gebracht mag noch werden, dass das Reichsmarineamt für deutsche Chronometer erster Klasse sechs Prämien im Betrage von Mk. 1200, 1000, 900, 800 und Mk. 700 ausgesetzt hat und ferner, dass sich das Reichsmarineamt das Recht und die freie Wahl des Ankaufs der eingelieferten Instrumente zu bestimmt festgesetzten Preisen vorbehält.

* * *

In parlamentarischen Kreisen hat der Rücktritt des preussischen Eisenbahnministers, Herrn v. Thielen, Anlass zu verschiedenen Kommentaren darüber gegeben, ob es zweckmässig wäre, die Bauabteilung vom Eisenbahnministerium loszutrennen und unter Zusammenfassung aller Zweige der wasserwirtschaftlichen Verwaltung ein **Wasserbauministerium** nach dem Muster des holländischen Waterstaats zu bilden. Unter die Obliegenheiten dieses Ministeriums würde dann auch die Verwaltung des preussischen **Leuchtfeuerwesens** und die Aufsicht über die Seehäfen fallen, während diese Verwaltungszweige heute sowohl dem Handels- wie dem Eisenbahnministerium unterstehen. Uns sind die beiderseitigen Grenzen und Einflusssphären der beiden Ministerien im Hinblick auf die Verwaltung des Leuchtfeuerwesens nicht so genau bekannt; nur wissen wir, dass Antworten auf Eingaben über eine Abänderung des preussischen Seezeichenwesens meistens von beiden Ministerien unterzeichnet sind. Der Idee, dass die Befeuerung der preussischen Küste von einem Ministerium geregelt werde, würde an der Wasserkante gewiss

zugestimmt werden. Nur sollte man dann noch einen Schritt weiter gehen. Ist in Regierungskreisen die Erkenntnis durchgedrungen, dass im Königreich Preussen eine einheitliche Verwaltung vor dem gegenwärtigen Zustand den Vorzug verdient, dann sollte auch das Eingeständnis folgen, dass es am zweckmässigsten wäre, wenn das ganze deutsche Leuchtfeuerwesen von einer Stelle aus verwaltet würde. Werden gegen diesen Vorschlag staatsrechtliche Bedenken erhoben, so sind sie selbstverständlich berechtigt und vielleicht so schwerwiegend, dass an dieser Klippe das ganze Projekt scheitert. Aber sollte sich nicht doch ein Modus finden lassen, der eine einheitliche Verwaltung des deutschen Leuchtfeuerwesens ohne Eingriff in die Hoheitsrechte der einzelnen See-Bundesstaaten zulässt? Um zu zeigen, dass diese Idee auch schon von anderer Seite aufgenommen und befürwortet worden ist, geben wir eine Resolution wieder, die der Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine am 4. März d. Js. in Berlin einstimmig angenommen hat:

»Der Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine stellt an die verschiedenen Reichstags-Fraktionen den Antrag, einen besonderen Etat aufzustellen — unabhängig vom militärischen Etat des Reichs-Marine-Amts — in welchem die Mittel bewilligt werden, die nötig sind, für die öffentliche Sicherheit der Schiffahrt: Leuchtfeuer, Feuerschiffe, Bezeichnung von Wracks und Betonnung der deutschen Küstengewässer. Der Verband weiss sehr wohl, dass durch Verwirklichung dieses Antrages in die Hoheitsrechte der einzelnen Bundesstaaten eingegriffen wird, er bittet aber dennoch um Berücksichtigung seiner Anregung.«

Ob es nicht richtiger ist, statt des vielköpfigen Reichstages zuerst dem Bundesrat diese Wünsche zu unterbreiten, mag dahin gestellt bleiben, wenn der Antrag nur die Wirkung hat, dass sich die massgebenden Kreise mit ihm beschäftigen.

* * *

Der **nordische Schiffsreederverein** (Nordisk Skibsreederforening), der seit 12 Jahren zum Schutz skandinavischer Reeder eine ähnliche Tendenz verfolgt, wie der vor zwei Jahren gegründete Schutzverein Deutscher Reeder, hat seinen Geschäftsbericht für 1901 veröffentlicht. Die dort enthaltenen, auch für deutsche Schiffahrtskreise sehr beachtenswerten, Angaben liefern in ihrer Gesamtheit den Beweis, dass die nordische Vereinigung in richtiger Beurteilung ihrer Ziele in aufsteigender Bahn begriffen ist. Diese Erkenntnis wird nicht nur durch eine wachsende Mitgliederanzahl bestärkt, sondern auch durch die energische Weise, in der der Verein im In- und Auslande bestrebt ist, die Interessen seiner Mitglieder, der skandinavischen Reeder, zu wahren. Dem Verein gehörten Ende des Berichtsjahres 1 302 026 t Raumgehalt an, gegen 1 116 178 t im Vorjahre. Dieser verteilt sich auf die skandinavischen Nationen in folgender Weise: Norwegen 837 636 t (733 670), Schweden 250 189 t (192 203), Dänemark 179 364 (151 059), Finland 34 637 (39 246). Zum Schutz der Mitglieder waren im Jahre 1901 eine ganz erhebliche Anzahl Streitfälle zu schlichten, unter denen die anhängig gemachten Prozesse zur Klärung des Begriffs »Liegetage« im Londoner Hafen das weitgehendste Interesse beanspruchen. Die in der Holzchartepartie des »Chamber of Shipping of the United Kingdom« befindliche Klausel — wonach ein Dampfer so schnell als möglich während der täglichen Arbeitsstunden, aber im Einklang mit dem Hafenbrauch, abgefertigt werden soll — bedarf längst einer unzweideutigen Klärung. Es ist die gesetzliche Feststellung darüber notwendig, ob der Ladungsempfänger oder der Reeder für den Zeitverlust haftet, der durch mangelnde Leichter, Dock- und Hafenplätze entsteht. Nachdem die Nordisk Skibsreederforening in erster Instanz mit ihren Klagen abgewiesen wurde, sieht sie der bevorstehenden Entscheidung des höchsten Gerichts mit begreiflicher Spannung entgegen. Handelt es sich für sie doch um Forderungen in der Höhe von 4000 bis 5000 £. Erwähnung aus dem Bericht verdient noch der Kampf der Forening gegen eine von der norwegischen Regierung in Vorschlag gebrachte Tiefladelinie nach dem Muster der englischen Freibordregeln. Nach Ansicht der Vereinigung würde die Einführung eines solchen Zwanges von unberechenbarem Schaden für die norwegische Handelsmarine sein. Von weiterer allgemeiner Bedeutung ist ein von Erfolg begleitetes Vorgehen des Vereins, die englische Regierung zu veranlassen, dass die Reeder ausländischer Schiffe den einheimischen im § 503 der Merchant Shipping Act von 1894 gleichgestellt werden. Es handelt sich um die Reederhaftung bei Kollisionsfällen, der zufolge nach englischem Gesetz bekanntlich der Reeder mit 8 oder 15 £ pro t für Schäden und Schadensersatzansprüche bei Menschenverlusten haftet. Während bei der Festsetzung des Raumgehalts englischen Schiffen der Abzug für Mannschaftsräume gestattet war, konnten ausländische Schiffe auf dieses Privilegium keinen gesetzlichen Anspruch erheben. Durch Erhebungen des Vereins bei den skandinavischen Regierungen scheint eine Regelung der Angelegenheit im erwünschten Sinne bevorzustehen. Wenigstens gibt der Verein bekannt, dass dem Oberhaus von der englischen Regierung bereits eine Vorlage zur Genehmigung eingereicht sein soll, deren Inhalt im Wesentlichen eine Erfüllung der ausgesprochenen Wünsche enthält. Findet dieser Entwurf die Zustimmung beider Häuser, dann haben deutsche Reeder allen Anlass der Nordisk Skibsreederforening dankbar zu sein.

* * *

Das Hamburger »Echo«, eine sozialdemokratische Zeitung, kritisiert in einer Zuschrift unsere in No. 23 veröffentlichten Auslassungen über die Zusammensetzung der **Schiedsgerichte bei der See-Berufsgenossenschaft.** Dabei wird einem Ausspruch von uns eine Auslegung zuteil, die wir richtig stellen möchten. Im beregten Artikel war u. A. auch gesagt worden: Es ist eine Anomalie, ein Unding, wenn Leute, die unaufhörlich bemüht sind, Zwietracht und Unfrieden zwischen Kapitänen und Schiffsoffizieren einerseits und Schiffsleuten andererseits zu säen, unter gewissen Voraussetzungen Wortführer deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere sein sollen. — Diese Behauptung, welche selbstverständlich in erster Linie gegen die Bestimmungen des in Frage kommenden Gesetzes gerichtet war und nicht, wie im »Echo« behauptet wird, eine Verdächtigung der Objektivität der Beisitzer in der Ausübung ihres Amtes involviert, halten wir nach wie vor aufrecht. Eine Insinuation, wie sie uns vom »Echo« unterschoben wird, wäre nicht nur geschmacklos sondern auch lächerlich. Denn es handelt sich doch für die Vertreter der Arbeitnehmer als Beisitzer der Schiedsgerichte um Vertretung und Prüfung der Beschwerden deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere, gerichtet gegen einen Entscheid der durch Reedereien verkörperten See-Berufsgenossenschaft. Und bei der Wahl zwischen Kapitänen und Schiffsoffizieren und zwischen Reedern würden jene dem Seemannsstand angehörigen Beisitzer — wenn subjektive Auffassung überhaupt zur Geltung gebracht würde — ihre Sympathien doch wohl eher den Seeleuten, nämlich den Kapitänen und Schiffsoffizieren, als den Reedern zuwenden. Aber, wie gesagt, nicht persönliche Anschauungen, sondern die Vorschriften des Unfallversicherungsgesetzes bestimmen die Urteilsabgabe. Diese Auffassung ist aber so selbstverständlich, dass wir im höchsten Grade erstaunt waren, unsere damaligen Aeusserungen, die einen Zustand bekämpften, den wir für unrichtig halten, vom Hamburger »Echo« in einer für die Schiedsgerichtbeisitzer so schwer beleidigenden Weise ausgelegt zu sehen. Wir wollen nicht Gleiches mit Gleichem vergelten, sonst läge die Frage, ob sich durch unsere damaligen Bemerkungen Jemand getroffen gefühlt habe, wirklich zu nahe.

Nochmals die neue Seemannsordnung.

Die hier in mehreren Nummern veröffentlichte Abhandlung über die Bestimmungen der neuen Seemannsordnung hat in unserem Leserkreis manchen Kommentar gezeitigt. Während vorwiegend unser Standpunkt geteilt wird, dass das neue Gesetz, trotz der vielen unleugbaren Nachteile für die Reederei und die Kapitäne, doch den Charakter einer ausgleichenden Gerechtigkeit zwischen dem kapitalkräftigen Reeder und dem nur auf seine Arbeitskraft angewiesenen Seemann trägt, halten andere Leser diese Anschauung für zu optimistisch. Sie erblicken in einzelnen Bestimmungen des Gesetzes verderbenbringende Waffen, gerichtet gegen die wirtschaftliche Stärke des deutschen Reedereibetriebes, auch fürchten sie, dass durch manche Bestimmungen die Disziplin gelockert werde. Adiatur et altera pars. Wir geben deshalb einem der Herren das Wort. Aus seinen Aeusserungen wird der Leser, wie auch immer sein Standpunkt sein mag, doch den Eindruck gewinnen, dass unser sehr geschätzter Mitarbeiter nicht nur Befürchtungen ausspricht, sondern dass er auch für jede seiner Behauptungen Beweise zu erbringen vermag. Also lassen wir ihn sprechen:

Gegen den Entwurf der vom Reichstage angenommenen Seemannsordnung bestehen nach meiner Meinung folgende Bedenken:

I. Die Disziplin an Bord wird aus folgenden Gründen schwerer aufrecht zu erhalten sein und daher gelockert werden;

a) während die Strafen gegen Reeder und Kapitän bedeutend vermehrt sind, haben die auf die Schiffsleute bezüglichen Strafen sowie die Disziplinarmittel eine Verminderung erfahren;

b) durch die gesetzliche Einführung des Ueberstundenlohnes werden die Leute zu Lässigkeiten und Disziplinarverletzungen verführt;

c) ebenso nachteilig ist das dem Schiffsmann im Reichsgebiet gewährte Urlaubsrecht, zumal es mit einer Strafe für den Kapitän verbunden ist, falls er den Urlaub nach Ansicht des Seemannsamtes — dem ein Nichtfachmann vorstehen kann — aus nicht »triftigen« Gründen verweigert hat;

d) durch das dem Schiffsmann gewährte Rücktrittsrecht, das ihm gestattet aus rein persönlichen Gründen — Seuchengefahr, Vorbereitung zum Examen etc. — jederzeit im Auslande seine Entlassung zu fordern. Diese Gründe werden häufig nur als Vorwand benutzt werden, um sich der übernommenen Verpflichtung zu entziehen — legale Desertion, oder um günstigere Bedingungen, höhere Heuer zu erhalten;

e) durch die dem Kapitän unter Androhung von Strafe im Versäumnisfalle auferlegte Verpflichtung, dem Schiffsmann Abschriften von Journaleintragungen verschiedener Art einzuhändigen. Solche Forderungen schliessen ein gegen den Kapitän gerichtetes Misstrauen ein.

II. Die Konkurrenzfähigkeit unserer Handelsflotte wird dem Auslande gegenüber herabgemindert.

Manche nicht besonders kapitalkräftige Reedereien, die schon jetzt unter der Last der Unfallverhütungsvorschriften und der Fürsorgepflicht in Folge der Unfallversicherungsgesetze schwer zu leiden haben, werden aus folgenden Gründen zu Grunde gerichtet werden:

a) Durch die unter I b genannte gesetzliche Einführung des Ueberstundenlohnes erfahren sie eine erhebliche Belastung;

b) ebenso durch die Herabsetzung der Arbeitszeit auf acht Stunden in den Tropen, zumal der Wachdienst als Arbeitszeit gilt und der Wachdienst ausserhalb der Arbeitszeit vergütet werden muss;

c) durch die Einführung der Sonntagsruhe im Allgemeinen und durch das Verbot, dass an Sonn- und Festtagen im Reichsgebiet Schiffsleute zu Lösch- und Ladearbeiten herangezogen werden dürfen, nicht einmal gegen Ueberstundenlohn. Die Fälle, in denen ausnahmsweise die Arbeit doch gestattet werden kann, sind dermassen verklausuliert, dass es so gut wie ausgeschlossen ist, die rechtzeitige Erlaubnis zu erhalten;

d) dann die Bestimmung, wonach jede Sonn- oder Festtagsarbeit im Hafen oder auf der Reede, sofern sie nicht zur Verpflegung und Bedienung etc. gehört oder zur Sicherung des Schiffes in dringender Gefahr erforderlich ist, vergütet werden muss. (Wachdienst gilt hierbei unter allen Umständen als Ueberstundenarbeit);

e) die bedeutend erweiterte Fürsorgepflicht des Reeders gegenüber dem Schiffsmann. Sie erstreckt sich nicht nur auf Unterbringung, Verpflegung und Heilbehandlung (bis zu 6 Monaten) Erkrankter — auch Geschlechtskranker — sondern auch auf freie Rückbeförderung und während dieser auf Gewährung von Heuer; ferner auf Gewährung von $^1/_4$ der Heuer während der Heilbehandlung im Krankenhaus, wenn der Behandelte seine Angehörigen ganz oder teilweise unterhalten hatte;

f) durch Gewährung der Heuer, nicht wie bisher vom Dienstantritt bis zu seiner Beendigung, sondern von der An- bis zur Abmusterung. Also häufig für mehrere Tage, in denen der Schiffsmann keinen Dienst tut; hierzu kommt noch die Verpflichtung der Fürsorge auch auf diese Zeitdauer;

g) durch Auferlegung einer ganzen Anzahl kleinerer Lasten, wie Heimsendung der verdienten Heuer der Schiffsleute, der Sachen Verstorbener, Vergütung für verdorbenen Proviant;

h) durch eine grosse Anzahl von Einrichtungen im Schiffe zum Wohlbefinden der Leute und

i) durch die Auferlegung der vielen Geldstrafen für Vorgesetzte bei Uebertretungen, selbst wenn diese auf Vergessenheit zurückzuführen oder im Drange der Geschäfte begangen sind.

III. Die Sicherheit der Schiffahrt wird gefährdet, und zwar:

a) durch Einschränkung des Wachdienstes, weil dieser über die gesetzmässige Arbeitszeit hinaus vergütet werden muss, weshalb seine Einschränkung zu befürchten ist;

b) durch das den Schiffsleuten im Reichsgebiet eingeräumte Urlaubsrecht nach beendeter Arbeitszeit, wird sich der Kapitän — um Chikanen und Strafen aus dem Wege zu gehen — veranlasst sehen, mehr Leute zu beurlauben, als die Sicherheit des Schiffes es gestattet;

c) durch die erweiterte Ueberstundenvergütung wird mit der Verrichtung notwendiger Arbeiten statt im Hafen bis auf See gewartet werden, wo Ueberstunden nicht bezahlt werden.

IV. Der heute in unserer Handelsflotte vorhandene gute seemännische Geist wird aus folgenden Gründen verloren gehen:

a) Dadurch, dass die Kapitäne infolge der vielen ihnen auferlegten Verpflichtungen und zu gewärtigenden Strafen für Versehen geringfügigster Art missmutig werden;

b) dadurch, dass die Schiffsleute wegen des Ueberstundenlohnes lässig werden, denn je länger sie täglich die Arbeit hinziehen, desto mehr Lohn erhalten sie;

c) durch das Rücktrittsrecht wegen Furcht vor einer mit der Seefahrt verbundenen Gefahr und aus anderen Gründen. Der Schiffsmann wird förmlich zum Missbrauch dieses Rechts verführt werden;

d) dadurch, dass der Schiffsmann durch die vielen vorstehend angeführten und andere noch nicht erwähnten Fälle in einen Gegensatz zum Kapitän und Reeder gestellt wird. Da der Schiffsmann die Seemannsordnung, weil er sie erhalten muss, auch lesen wird, so kann er bei dieser Lektüre nur die Ueberzeugung gewinnen, dass Kapitän und Reeder Menschen sind, vor denen er sich in Acht nehmen muss und die nur das Bestreben haben, ihn zu schädigen, wogegen ihm die Pflicht auferlegt wird, sich zu wehren.

V. Die Kaiserliche Marine wird in Zukunft schlechteren Ersatz aus der Handelsflotte erhalten. Die Begründung ergibt sich bereits aus dem Vorstehenden.

VI. Trotz der unter I bis V angeführten, zum Teil recht schweren Bedenken, werde ich versuchen, mich in die neuen Verhältnisse einzuleben denn ich hoffe, dass sobald sich die Schädlichkeit der neuen Seemannsordnung erst ordentlich zeigen wird, ihre einschneidendsten gefährlichsten Bestimmungen durch eine Novelle zum Gesetz wieder beseitigt werden.

Einfluss von gut eingerichteten Fischereihäfen auf die Hebung der Seefischerei.

Um die Seefischerei nach Kräften zu befördern, ist man mehr und mehr zu der Einsicht gelangt, dass dieser Zweck nicht durch Reglementierungen und Verordnungen zu erreichen ist, dass es dazu vielmehr eingreifenderer Mittel bedarf, zu denen zweifellos gut eingerichtete und betriebene Fischereihäfen in erster Linie gehören. Diese gestalten nicht nur die ganze Seefischerei ökonomischer und somit lohnender, sie befördern zugleich den Handel durch Vergrösserung des Absatzgebietes, was wiederum Vermehrung der Fischerflotte zur Folge hat, wenn ihre Einrichtungen und ihr Betrieb hohen Anforderungen entsprechen. Es genügt nicht, dass sie den Verkehr ermöglichen, sie müssen diesen vielmehr möglichst ökonomisch gestalten. Zu dem Zweck ist es unbedingt notwendig, dass die Häfen jederzeit und unter allen Umständen zugänglich sind; das Löschen und Aufnehmen der Fänge, die Einnahme neuer Ausrüstung u. s. w. wenig Zeit und die geringsten Kosten verursachen; Fischdampfer nicht teurer als sonst wo Steinkohlen vorfinden und diese ebenso billig und rasch laden können; die Fischerfahrzeuge in unmittelbarer Nähe Werften und Reparatureinrichtungen, Hellinge, Docks u. s. w. antreffen. Ferner muss der Handel die Produkte rasch und mit den geringsten Unkosten kaufen, aufnehmen, verarbeiten und versenden können. Nur Häfen, die den genannten Anforderungen entsprechen, können die Seefischerei zu höherer Blüte bringen.

Namentlich in England ist man früher als in anderen Ländern zu dieser Einsicht gelangt. Die drei grössten Mittelpunkte für die Seefischerei, nämlich Grimsby, Hull und Aberdeen — London kann nicht mitgerechnet werden, weil die Ausfuhr nur für den Lokalverbrauch dient — hatten vor 40 Jahren eine Zufuhr, die sie von den vielen anderen Zufuhrplätzen längs der englischen Küste in nichts unterschied. Seit der Anlage gut eingerichteter Fischereihäfen mit direkten Eisenbahnverbindungen hat die Fischereiindustrie an den genannten Orten sich zu hoher Entwickelung gesteigert, wie aus der folgenden Zusammenstellung hervorgeht, zufolge der die Zufuhr frischer Fische (ausgenommen Häringe) nach den Angaben der »Statistical Tables and memorandum relating to the sea fisheries of the United Kingdom« und der »Reports of the Fishery Board in Scotland« an allen Plätzen zusammen mit Ausnahme der drei hauptsächlichsten nicht wesentlich zugenommen, an letzterem jedoch sich mehr als verdoppelt hat.

Jahr	Grimsby fl.	Hull fl.	Aberdeen fl.	Zusammen Grimsby Hull und Aberdeen fl.	Alle anderen Zufuhrplätze fl.	Im Ganzen fl.	Anteil der 3 Häfen Grimsby, Hull und Aderdeen in Prozent	Bemerkungen
1890	13 Mill.	4½ Mill.	2½ Mill.	20 Mill.	36 Mill.	56 Mill.	36 pCt.	der Wert der Zufuhr ist in holländischen Gulden ausgedrückt.
1891	14½ „	5 „	2½ „	22 „	36 „	58 „	38 „	
1892	15 „	5 „	3 „	23 „	37½ „	60½ „	38 „	
1893	15½ „	6½ „	3 „	25 „	38 „	63 „	40 „	
1894	16 „	7 „	3½ „	26½ „	37½ „	64 „	41 „	
1895	17 „	8 „	3½ „	28½ „	38 „	66½ „	43 „	
1896	17½ „	9 „	4 „	30½ „	37 „	67½ „	43 „	
1897	16½ „	9½ „	4½ „	30½ „	41 „	71½ „	45 „	
1898	18½ „	10½ „	5½ „	34½ „	40½ „	75 „	46 „	
1899	20½ „	11½ „	6½ „	38½ „	40½ „	79 „	49 „	
1900	24 „	12 „	7½ „	43½ „	37½ „	81 „	54 „	

Nach Inbetriebnahme des gut eingerichteten Fischereihafens in Geestemünde ist dieselbe Erscheinung auch in Deutschland beobachtet. Wäre die deutsche Nordseeküste, die ausserdem nur noch wenige und unbedeutende Zufuhrhäfen für Fische besitzt, noch mit mehr derartigen Häfen, so z. B. in Cuxhaven oder in Emden ausgerüstet, so würde die deutsche Seefischerei nach dem Vorbilde Englands auf einer höheren Entwickelung stehen. Altona und Hamburg können als Fischereihäfen nicht in Betracht kommen, da sie zu weit von der See liegen und deren Zufuhr hauptsächlich für den Platz dient bezw. aus anderen Ländern zum Teil stammt. Der Wert der Zufuhr an frischen Fischen in Geestemünde betrug in holländischen Gulden:

1890.....	fl. 550 000	1896.....	fl. 2 300 000
1891.....	» 950 000	1897.....	» 2 400 000
1892.....	» 1 250 000	1898.....	» 2 500 000
1893.....	» 1 650 000	1899.....	» 2 850 000
1894.....	» 1 850 000	1900.....	» 3 100 000
1895.....	» 2 100 000	1901.....	» 3 250 000

Auch in Holland ist dieselbe Erscheinung zu Tage getreten. Während der im Jahre 1888 eröffnete Fischereihafen in Ymuiden in jenem Jahre nur 27 pCt. der Gesamtzufuhr aufnahm, ist die Zufuhr im Jahre 1900, also in 12 Jahren auf nicht weniger als 76 pCt. der Gesamtzufuhr gestiegen, namentlich weil dadurch die Einstellung von Fisch-

dampfern befördert wurde, während die Zufuhr der übrigen Häfen an der holländischen Küste teils ganz aufgehört, teils abgenommen hat. Die Fischerei mit Dampfern setzt das Vorhandensein gut eingerichteter Häfen mit gesunden Marktverhältnissen voraus; die Anzahl solcher Häfen ist entscheidend für den Umfang des Dampferbetriebes, wie folgende Zusammenstellung nach »Olsens Nautical Almanac« (1), »Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins« (2) und »Verslag von het College voor de zeevisscherijen« (3) ergibt:

Anzahl Fischdampfer

Jahr	Grossbritannien und Irland (1)	Deutschland (2)	Holland (3)
1880	29	—	—
1881	36	—	—
1882	38	—	—
1883	45	—	—
1884	62	—	—
1885	75	—	—
1886	97	1	—
1887	123	2	—
1888	130	6	—
1889	144	10	—
1890	179	18	—
1891	242	22	—
1892	367	38	—
1893	436	59	1
1894	497	64	1
1895	562	72	1
1896	636	88	1
1897	755	103	2
1898	870	117	4
1899	1073	126	18
1900	1128	130	25

Wie die Anlage von Fischereihäfen auf den Frischfischfang von günstigem Einfluss gewesen ist, so hat sich dasselbe auch bezüglich des Häringsfanges herausgestellt. Nur, wo auch für diesen Zweig der Fischerei bessere Verhältnisse geschaffen sind, zeigt sich eine Zunahme. (Siehe folgende Tabelle, in holländischen Gulden ausgedrückt):

Jahr	England und Schottland	Deutschland	Holland
1890	fl. 15 Mill.	fl. 200 000	fl. 6 Mill.
1891	» 17 »	» 250 000	» 6 »
1892	» 14 »	» 300 000	» 5 »
1893	» 14½ »	» 300 000	» 5 »
1894	» 14½ »	» 400 000	» 5½ »
1895	» 16 »	» 900 000	» 6 »
1896	» 12½ »	» 800 000	» 5 »
1897	» 15 »	» 1 Mill.	» 5½ »
1898	» 16½ »	» 1¼ »	» 6 »
1899	» 23 »	» 1 »	» 5½ »
1900	» 26 »	» 2 »	» 7 »

Obgleich der Häringshandel in Holland auch zugenommen hat, hält die Zunahme doch nicht gleichen Schritt mit der in England und Deutschland. Betrug der Anteil im Jahre 1890 noch 28 pCt. der Gesamtzufuhr der drei Länder, so ist derselbe auf 20 pCt. im Jahre 1900 zurückgegangen. Um sowohl die Häring- wie auch die Frischfischerei weiter zu heben, ist die Anlage eines neuen Fischereihafens in Scheveningen vor längerer Zeit in Angriff genommen, dessen Eröffnung binnen Kurzem erfolgen wird. Es besitzt alsdann das kleine Holland zwei Fischereihäfen neuester Einrichtung, während dem Deutschland mit nur 1 Fischereihafen an der Nordküste gegenübersteht. Wie notwendig aber ein Fischereihafen in Cuxhaven ist, ergibt sich, ganz abgesehen von der ungünstigen Lage der Häfen Hamburg und Altona für die Seefischerei nach heutigen Anforderungen, auch aus dem Umstande, dass den Zeitverhältnissen entsprechend die von der Elbe aus betriebene Seefischerei auch im Winter nicht ruhen kann, um einigermassen zu bestehen, und die Fischerfahrzeuge bei Eiszeiten Hamburg bezw. Altona nicht erreichen können. H.

Das Bedürfnis nach einem wirksamen Nebelsignal auf Segelschiffen.

Von B. B. Beaver, Leutnant U. S. N.

Die nachstehenden Bemerkungen sind in der Hoffnung gemacht, damit die grossen Gefahren im Nebel, dem grössten Feinde des Seemannes — durch die zum Gebot gewordene Einführung eines wirksamen Nebelsignals an Bord von Seglern vermindert werden.

Die bestehenden dürftigen und unzureichenden Vorschriften und internationalen Gesetze über diesen Gegenstand machen den Wunsch nach einem wirksamen Segler-Nebelsignal zur dringenden Notwendigkeit. Es herrscht allgemein die Ansicht, dass ein wirksames Nebelhorn oder ein submarines Signal hergestellt werden können, oder dass, in Ermangelung solcher, Segelschiffe auf hoher See bei Nebel, dickem Wetter oder Schnee ein explosives Nebelsignal verwenden sollten. Die Ausgaben irgend einer Auswechselung oder Neuanschaffung werden sofort in Betracht gezogen — aber ist es notwendig, dass ein Fahrzeug von 20 t Br. mit demselben Signalapparat versehen ist, wie ein Schiff von 500 oder 1000 t? Sollen bei der Wahl eines Nebelsignals seine Anschaffungskosten oder soll seine Wirksamkeit massgebend sein? Würde eine einfache Laterne für einen Leuchtturm genügen?

Art. 15 des Seestrassenrechts schreibt vor, dass ein Segelschiff von 20 t Br. Raumgehalt oder darüber versehen sein muss, »mit einem wirksamen Nebelhorn, welches durch mechanische Vorrichtung geblasen wird, sowie mit einer kräftig tönenden Glocke«. Dieser Artikel gibt aber nicht den geringsten Anhalt darüber, was unter »einem wirksamen Nebelhorn« gemeint ist. Ist nun das auf Segelschiffen in Brauch befindliche Nebelhorn wirksam, d. h. zeigt es zur rechten Zeit die Gegenwart eines Schiffes im Nebel an?

Es wird von den Schiffsführern verschiedener Nationalitäten gesagt, dass sie den Nebelsignalen, auch wenn diese den in jedem Lande gestellten Anforderungen entsprechen, doch nicht das Prädikat »wirksam« beilegen — wenn so, dann vermögen sie nicht Kollisionen im Nebel zu verhindern. Ein solcher

Zustand sollte nicht bestehen und es liegt im Interesse der Seeleute, Reeder und Assekuradeure, sowie im allgemeinen Interesse, auf eine Abänderung der Verordnungen über Nebelhörner zu dringen.

Nähert sich ein Dampfer einem Segler mit entgegengesetztem oder beinahe entgegengesetzten Kurs, einerlei wie gross oder klein die Fahrt des Dampfers auch sein mag, dem Segelschiff ist mit den jetzigen Nebelhörnern die Möglichkeit genommen, seine Gegenwart dem Dampfer früher zur Kenntnis zu bringen, bis jede Zeit zur Vorsicht vorüber ist.

Ein Fall mag angeführt werden — er ist aber symptomatisch für viele andere — in dem ein Dampfer und ein Segler im Nebel zusammenstiessen. Des Dampfers Signalpfeife wurde vom Segelschiff aus über 20 Minuten lang vor der Kollision gehört; das Nebelhorn des Seglers war von der Dampferbesatzung überhaupt nicht wahrgenommen. — Selbst in nebligem, unsichtigem Wetter, wenn nach den Vorschriften des Seestrassenrechts alle Schiffe mit mässiger Geschwindigkeit fahren sollen, ist das durch die Maschine, den Dampf und die Fahrt des Schiffes verursachte Geräusch an Bord eines Dampfers so erheblich, dass das Vermögen akustische Signale wahrnehmen zu können, wesentlich abgeschwächt wird. Die Wirksamkeit eines Nebelhorns und seine Durchschlagskraft sollten aber nach den Verhältnissen bemessen werden, wie sie heute vorherrschen und nicht auf die Zustände zugeschnitten sein, wie sie vor fünfzig Jahren massgebend waren. Der Begriff »wirksam«, in Zusammenhang mit der Wahrnehmbarkeit von Schallsignalen, war damals ein ganz anderer als heute.

Erfahrung und Versuche haben gelehrt, dass ein Dampfer, wenn er in voller Fahrt plötzlich seine Maschine auf ganze Kraft rückwärts stellt, noch mindestens vier bis fünf Schiffslängen vorausschiesst. Wird das Ruder sofort beim Rückwärtsarbeiten der Maschine hart nach einer Seite übergelegt, dann vermindert sich die Vorwärtsbewegung des Schiffes, das etwa um vier Strich seine Richtung ändert, auf etwa drei Schiffslangen, ehe die Fahrt heraus ist. Diese Bedingungen gelten für ruhiges Wetter und glatte See. Darnach würde ein Dampfer von 500 Fuss Länge noch etwa 1500—2500 Fuss oder $^1/_4$ bis $^2/_5$ Seemeile Fahrt machen, ehe es gelingt, ihn gänzlich zum Stillstand zu bringen. Wer mit dickem Nebel vertraut ist und die »Wirksamkeit« der Nebelhörner kennt, wie sie auf Segelschiffen in Gebrauch sind, wird zugeben müssen, dass es nutzlos ist, wenn der Dampfer erst nach Wahrnehmen des Signals eines Segelschiffs seine Fahrt zu stoppen beginnt. Diese Zwecklosigkeit tritt umsomehr hervor, sofern beide Schiffe auf entgegengesetzten Kursen laufen, wenn also ausser der Distanz, die der Dampfer nach dem Rückwärtsarbeiten seiner Maschine noch läuft, die Fahrt des Segelschiffs hinzukommt. Bekannt ist, dass die Fahrt eines Dampfers in manchen Flüssen und engen Fahrstrassen wegen der dort vorherrschenden Stromverhältnisse nicht übermässig vermindert werden darf. Unter solchen Verhältnissen müssen Segelschiffs-Nebelhörner weithin wahrnehmbar sein oder Kollisionen sind unvermeidlich. —

Allerdings soll man sich nicht unbedingt darauf verlassen, dass ein Schallsignal, wenn es kräftig ist, immer und in der richtigen Richtung wahrgenommen wird. Der erfahrene Seemann wird sich nicht allein auf sein Ohr verlassen, weil er aus seiner Praxis weiss, dass ein Schall nicht von allen Richtungen aus mit derselben Stärke gehört zu werden vermag. Versuche mit Nebelsignalen auf Leuchttürmen haben dieses Phänomen bewiesen und dadurch die Lehre der Schallwellen sehr vervollkommnet. Es ist ja allgemein bekannt, dass der Schall zuweilen auf weitere Entfernungen stärker als auf geringere wahrnehmbar ist. Die in letzter Zeit bei Beachy Head vom englischen Trinity House vorgenommenen Experimente haben überraschende Resultate erzielt.

Auch wurde kürzlich an der atlantischen Küste der Ver. Staaten auf 18 Seemeilen Entfernung eine kräftige Nebelsirene gegen einen stürmischen Nordwestwind gehört, während sie in See auf eine weit kürzere Entfernung nicht wahrgenommen werden konnte. Wie aber auch diese Eigentümlichkeit erklärt werden mag, durch eine schallose Zone, durch verschiedene Dichtigkeit der einzelnen Luftschichten — die Tatsache bleibt: Schallsignale sind nicht aus allen Richtungen mit gleicher Stärke wahrzunehmen.

Ebenso schwierig ist die Bestimmung der Richtung eines wahrgenommenen Schallsignals. Eine grosse Zahl von Fällen ist dem Hydrographischen Amt zu Washington auf dessen Veranlassung diese Ausführungen zurückzuführen sind, bekannt, in der sich Seeleute, während sie auf der Kommandobrücke standen, um fünf bis acht Striche in der Richtung eines Schallsignals geirrt haben. Aber diese Tatsache ändert natürlich nichts an der Erkenntnis, dass die Sicherheit der Segelschiffe zweifellos erhöht werden würde, wenn ihre Nebelsignale intensiver wären.

Um nun Erfahrungen über diese Angelegenheit sammeln und entsprechend verwerten zu können, bitten wir die Leser, ihre Ansicht über die im Gebrauch befindlichen Nebelhörner auf Segelschiffen auszusprechen.

Zwei neue Hilfsmittel der Navigation.

Im Laufe der letzten Wochen hat die Deutsche Seewarte ihre Verdienste um die deutsche Handelsmarine durch zwei Veröffentlichungen von grossem Wert erhöht.

Neu erschienen sind: 1) »Der Pilote«, Beiträge zur Küstenkunde; 2) Handbuch der Ostküste Süd-Amerikas. Im Vertrieb bei L. Friederichsen & Co., Hamburg.

Der »Pilote« dient als Vorbereitungsarbeit für die in Aussicht gestellten Küstenhandbücher. Der Inhalt des Buches ist vorwiegend durch die Beantwortung von Fragebögen zusammengetragen, wie sie die Seewarte vor einigen Jahren, lebhaft begrüsst von allen Seeleuten, ins Leben gerufen hat. In den »Annalen der Hydrographie«, ebenso in der monatlichen Wetterausschaukarte waren schon einige Beiträge veröffentlicht. Durch die Herausgabe des »Piloten«, einem lediglich zur Bereicherung der Küstenkunde gewidmeten Werke, vermag die Seewarte am besten den berechtigten Wünschen auf schnelle Bekanntgabe aller wertvollen Berichte gerecht zu werden. Diese Beiträge werden in zwanglosen Heften etwa monatlich einmal erscheinen.

Die künftig im »Piloten« zu veröffentlichenden Beiträge zur Küstenkunde werden frühere Veröffentlichungen derselben Küstengebiete und Seehäfen ergänzen und berichtigen; deshalb werden die einzelnen Aufsätze des »Piloten« an Bord aller deutschen Schiffe auch mit Nutzen als Nachträge und Ergänzungen zu allen im Gebrauch befindlichen Küstenhandbüchern verwendet werden können.

Für die künftige Mitarbeit der Kapitäne deutscher Schiffe gibt der »Pilote« insofern manchen Anhalt, als es für bereits im »Piloten« beschriebene Häfen stets genügen wird, wenn der beobachtende Kapitän in seinem neuen Fragebogen nur diejenigen Abweichungen anführt, die im »Piloten« noch nicht oder nicht richtig angeführt sein sollten. Auch die kürzeste Notiz in Briefform kann unter Umständen eine wichtige Ergänzung früherer Berichte bilden.

Wie schon vor Jahresfrist bei Herausgabe der »Anleitung für die Mitarbeiter zur See an den Fragebogen der deutschen Seewarte über Häfen« betont wurde, ist der Zweck der Fragebogenarbeit kein anderer, als der, die persönlichen Erfahrungen deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere über die Ansteuerung und den Verkehr in fremden Seehäfen und Küstengewässern der Allgemeinheit der deutschen Seefahrer nutzbar zu machen.

Die Steigerung des Dampferverkehrs und die Art und Weise der Dampferreisen bedingen es, dass jetzt gerade Dampfer häufig in die Lage kommen, viele und oft erst in der Entwickelung begriffene Häfen anzulaufen. Deshalb berühren die Dampfer mehr als Segelschiffe die fremden Küstengewässer und Seehäfen, haben also mehr Bedarf nach zuverlässigen Berichten darüber, als die Segelschiffe.

Als Einleitung enthält dieser Band I*), ehe mit der Beschreibung der Häfen begonnen wird, manche Mitteilung von dauerndem Interesse. Zunächst allgemeine Bemerkungen für den Gebrauch der Karten, für Richtungsangaben, Lotungen, Tiefen- und Höhenangaben, Stromstärke usw. Da diese Angaben wahrscheinlich nicht periodisch sind, verdienen sie umsomehr Beachtung. Hieran schliessen sich die Benennungen der Kompassstriche in französischer, italienischer, spanischer und portugiesischer Sprache und andere Tabellen zur Verwandlung von Meter in Fuss und umgekehrt. Ganz angebracht ist auch ein Verzeichnis mehrerer technischer Ausdrücke in englischer, französischer, spanischer und portugiesischer Sprache. Schliesslich folgen mehrere der »Hansa« entnommene Mitteilungen über Lloyds Signalstationen ohne Quellenangabe. Und damit hat der einleitende Teil seinen Abschluss gefunden. Nacheinander folgen nun Beschreibungen über westafrikanische Häfen; über verschiedene Dampferwege aus den »Notice to Mariners« mit Quellenangabe; über die Häfen Ecuadors, über Bangkok, Philippinen usw. Der Wert dieser Anweisungen wird durch mehrere scharf gekennzeichnete und ausdrucksvolle Ansichten ganz bedeutend erhöht.

Das schon eingangs erwähnte ebenfalls von der Seewarte herausgegebene Handbuch der Ostküste Südamerikas zwischen dem Kap San Roque und der Magellan-Strasse, mit 102 Küstenansichten, 17 Hafenplänen und 22 Tafeln wird als wertvolles Hilfsmittel der Südamerika-Fahrer von diesen gebührend geschätzt werden. Auch im Inhalt dieses Buches haben zahlreiche Berichte und ausgefüllte Fragebogen deutscher Kapitäne und Konsuln ausgiebige Verwendung gefunden. Hierbei sind, wie die Direktion der Seewarte ausdrücklich ausspricht, der ausserordentlich emsigen Mitarbeit der Kapitäne der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft besonders wertvolle Beiträge zu danken. Die Form der Darstellung ist so gewählt, dass das Küstenhandbuch nicht nur vollwertigen Ersatz für die fremdländischen Küstenbeschreibungen dieses Gebiets liefert, sondern auch die Bedürfnisse der deutschen Reedereien, Schiffsmakler und anderer Schiffahrts-Interessenten nach Gebühr berücksichtigt. Insbesondere sind alle für den deutschen Schiffsverkehr irgendwie in Betracht kommenden Seehäfen Brasiliens südlich von Kap San Roque, sowie der La Plata-Staaten eingehend und ausführlich behandelt worden.

Der erste Teil des Buches enthält über die magnetischen Verhältnisse einige Angaben; beigefügt sind eine Missweisungskarte und eine Karte der magnetischen Inklination und Horizontal-Intensität für 1902. Klima und Witterung, sowie Stromverhältnisse an der Küste und im westlichen Teil des südatlantischen Ozeans werden alsdann behandelt. Hierbei erleichtern sechs Stromkarten, je für zwei Monate, die Uebersicht über die Strömungen. Besondere Beachtung verdienen sodann die Anweisungen über Seglerwege nach der Ostküste Süd-Amerikas. Für alle Jahreszeiten sowie Wind- und Wetterverhältnisse werden dem Segelschiffskapitän kurz gefasste, klare und übersichtliche Verhaltungsmassregeln gegeben, die den durch die Umstände bedingten besten Weg empfehlen. Im letzten Teile der Einleitung folgen ausführliche, durch verschiedene bildliche Darstellungen erläuterte Angaben über Betonnung, Lotsenwesen, Barresignale der brasilianischen Häfen, Hafenabgaben, Zoll- und Quarantänebehandlung, Hafenordnung, Münzen, Maasse und Gewichte.

In den folgenden Abschnitten wird die Küste vom Kap San Roque bis zur Magellan-Strasse beschrieben. Das Erkennen der hauptsächlichsten Küstenpunkte und Landmarken erfährt durch zahlreiche Abbildungen im Text und auf besonderen Tafeln grosse Erleichterungen. Bei den Hafenbeschreibungen ist sehr praktisch verfahren. Zunächst sind die hauptsächlichsten Landmarken genannt in der Reihenfolge, wie sie bei der Annäherung an den Hafen in Sicht kommen. Darauf folgen Ansteuerung, Ankerplätze auf der Reede, Lotsenwesen, Leuchtfeuer, Gezeiten, Barrenverhältnisse, Einlaufen in den Hafen und endlich die eigentliche eingehende Hafenbeschreibung mit Angaben über Hafen- und Dockanlagen, Hafenunkosten, Stadt, Handelsverkehr, Schiffsausrüstung usw. Pläne von allen wichtigeren Häfen vervollständigen die Beschreibung und ermöglichen schnelle Orientierung.

Wie gesagt, ein Werk von grosser Bedeutung für die interessierten Kreise.

*) Band II ist bereits erschienen.

Der Deutsche Schulschiff-Verein.

Von der Geschäftsleitung des Deutschen Schulschiff-Vereins erhalten wir folgende Mitteilung:

»In einer Reihe von Zeitungen an der deutschen Seeküste sind in den letzten Tagen, abgedruckt aus einem Hamburger Blatte, Ausführungen erschienen, die sich in absprechender Weise mit der Unterbringung der auf dem deutschen Schulschiffe »Grossherzogin Elisabeth« ausgebildeten Jungen beschäftigen. Ohne auf die Absicht, die aus diesen Mitteilungen hervorzugehen scheint, uns näher einzulassen, sind wir in der Lage, die volle Unrichtigkeit aller in dem Hamburger Blatte ausgesprochenen Behauptungen zu erweisen, wir bedauern nur, dass das Hamburger Blatt es nicht für der Mühe wert gehalten hat, sich bei der Vereinsleitung nach dem Stande der einschlägigen Verhältnisse zu erkundigen.

Von den 115 Schiffsjungen des ersten Jahrganges sind 7 als Kadetten und 16 als Leichtmatrosen ein zweites Jahr an Bord des Schulschiffes geblieben. Die abgemusterten 92 Schiffsjungen sind seit einiger Zeit sämtlich auf deutschen Schiffen angemustert und zwar etwa 66 durch die Vermittlung des Schulschiffvereins, während die übrigen diese auch ihnen angebotene Vermittlung nicht benutzt, sondern sich durch eigene Beziehungen Stellen verschafft, oder, was im einzelnen Falle auch eingetreten ist, die Seefahrt aufgegeben haben. Von den 66 durch die Vermittlung des Vereins untergebrachten Leichtmatrosen ist etwas mehr wie die Hälfte sogleich auf deutschen Segelschiffen angemustert, während die übrigen zunächst eine Heuer auf einem Dampfer und zwar vorzugsweise auf Frachtdampfern angenommen haben und durch die Vermittlung der Geschäftsstelle nach Rückkehr ebenfalls Stellen auf Segelschiffen erhalten werden.

Selbstverständlich haben die von uns untergebrachten Leichtmatrosen niemals derartige Irrfahrten unternehmen müssen, wie sie von »seemännischer Seite« in jenem Blatte behauptet werden.

Es ist nach diesen authentischen Zahlenangaben ganz unerfindlich, wie der seemännische Gewährsmann so falsche Behauptungen in die Oeffentlichkeit hat bringen können und wir können nur der Vermutung Ausdruck geben, dass er diese Mitteilungen von Hamburger Heuerbaasen erhalten hat, mit denen wir in dieser Angelegenheit allerdings nicht in Verbindung getreten sind.

Dass bei dem bekannten konservativen Sinne unserer Seeleute auch die Bestrebungen des Deutschen Schulschiff-Vereins nur langsam Anerkennung finden würden, war zu erwarten. Wir sind aber der Ueberzeugung, dass der Erfolg der see-

männischen Ausbildung, wie er an Bord des deutschen Schulschiffes erzielt worden ist, unseren Kapitänen und Reedern in kurzer Zeit offenbar werden wird, und wir dürfen auf das Ergebnis der Schlussbesichtigung im April dieses Jahres auch an dieser Stelle verweisen, wo zuvor zweifelnde frühere Seeleute ihrer Anerkennung über das Geschehene unumwundenen Ausdruck gegeben haben.

Wie wenig unterrichtet der Gewährsmann des Hamburger Blattes über die tatsächlichen Verhältnisse ist, geht endlich auch daraus hervor, dass ihm nicht bekannt war, dass die Kadetten mehrere Jahre an Bord zu bleiben haben, sich daher mit zwei Ausnahmen zur Zeit im besten Wohlsein noch dort befinden, dass also seine Sorge um deren ferneres Schicksal vollständig überflüssig ist.

Seeamtsverhandlungen.

Seeamt zu Hamburg.

Kollisionen zwischen »S. 42« und D. »Firsby«. Entgegen unserer in letzter Nummer ausgesprochenen Annahme, die von verschiedenen Seiten nach der Freilassung des inhaftierten Führers vom englischen Dampfer geteilt wurde, ist der vielbesprochene Kollisionsfall doch noch seeamtlich untersucht worden. Aus den verlesenen vor deutschen Behörden gemachten Zeugenaussagen einzelner Personen der Besatzung des englischen Dampfers, des Kapitäns, I. Offiziers und Rudermanns ging hervor, dass ziemlich voraus, einige Minuten nachdem der Lotse von Bord gegangen und der Kurs auf Elbe IV gerichtet war, ein weisses und ein grünes Licht gesichtet wurde, die ihre Richtung, wie durch Peilungen festgestellt, nicht änderten. Nachdem »Firsby«, um auf die nördliche Seite des Fahrwassers zu kommen, sein Ruder BB. gelegt und dieses Manöver durch ein entsprechendes Pfeifensignal angezeigt hatte, erfolgte kurz darauf die Kollision, ohne dass das Signal vom Torpedoboot beantwortet wurde. Die Schiffe stiessen im Winkel von etwa 60° zusammen und zwar wurde S 42 an BB Seite achtern getroffen. Die vom Seeamt vernommenen Zeugen der überlebenden Besatzung des Torpedoboots, soweit ihre Beobachtungen vor der Kollision überhaupt von Belang für die Beurteilung sind, bekundeten, ein weisses und ein grünes Licht gesehen zu haben. Zwei Zeugen behaupten unmittelbar vor dem Zusammenstoss statt des grünen ein rotes Licht gesichtet zu haben, woraus ein Drehen des englischen Dampfers nach Steuerbord zu schliessen ist. Wäre dieses Manöver unterblieben, die Kollision wäre — so schliessen sie — vermieden worden. Die Signale des englischen Dampfers sind nicht gehört; also auch nicht beantwortet worden. Kurz vor der Kollision gab der Kommandant den Befehl Ruder hart Backbord*) (links) und alle Kraft voraus, dann, nachdem das Ruder grade übergelegt war, erfolgte der Befehl Ruder hart Steuerbord. Der Rudersmann vermochte das Rad aber nur bis mittschiffs zu drehen, dann wurde er durch die eingetretene Kollision zurückgeschleudert. Da es mit Rücksicht auf den Kurs des Dampfers von Bedeutung war, welche Position er inne hatte, als nach dem Weggehen des Lotsen der Kurs auf Elbe IV gerichtet wurde, fand eine Vernehmung des Lotsen und des Führers der »Alte Liebe« statt. Der Lotse behauptete, das Schiff in der Leitfeuerlinie verlassen zu haben, während der Führer des Lootsdampfers meinte, »Firsby« wäre westlich, allerdings nur unbedeutend, von der Leitfeuerlinie entfernt gewesen. Da das Seeamt die Möglichkeit nicht für ausgeschlossen hielt, dass die rote Seitenlaterne des Torpedoboots durch den Kopf einer der an Deck befindlichen Personen — mehrerer Zivilisten — für den Dampfer verdunkelt gewesen ist, wurde jeder Zeuge gefragt, ob er eine solche Verdunkelung für möglich halte. Einige verneinten entschieden, andere, die anfänglich denselben Standpunkt vertraten, hielten es später doch für möglich. Die Höhe der Seitenlaternen beträgt 1,65 bis 1,70 m über Deck des Torpedoboots. — Aus dem Gesagten geht hervor, dass der englische Dampfer, als er das grüne Licht sah, BB-Ruder (rechts) gab, um das Torpedoboot an BB-Seite zu passieren. Eine Massregel, die durch den Art. 25 des internationalen Seestrassenrechts geboten ist. Wenn das Torpedoboot, das sich in der Leitfeuerlinie befand, nicht ebenso verfahren hat, also, beim Insichtkommen des grünen Lichtes vom Dampfer, unterliess, durch Rechts-Ruder die südliche Fahrrinne zu gewinnen, so findet dieses für einen Kauffahrteiseemann nicht verständliche Verhalten seine Erklärung in einer Instruktion, nach der die Torpedoboote zum Einhalten der Leitfeuerlinien verpflichtet sind. Welche Gründe den Kommandanten des Torpedoboots veranlasst haben können, sein Ruder Hart BB.*) (links) zu legen, ist nach unserer Ansicht aus der seeamtlichen Untersuchung nicht hervorgegangen. Dem Rechtsbeistand des Führers vom englischen Dampfer wurde zur Verteidigung seines Klienten keine Gelegenheit gegeben, weil dieser selbst nicht anwesend war. Nachdem der Reichskommissar die Ursache der Kollision auf das BB-Ruderlegen des englischen Dampfers zurückgeführt hatte, gab das Seeamt folgenden Spruch ab:

»Der am Morgen des 24. Juni 1902 in der Nähe von Cuxhaven stattgehabte Zusammenstoss zwischen S. M. Torpedoboot »S 42« und dem englischen Dampfer »Firsby«, durch den das Torpedoboot zum Sinken gebracht wurde, und der Kommandant nebst drei Mann der Besatzung ihr Leben verloren haben, ist durch die Führung des Dampfers »Firsby« verschuldet. Es ist als erwiesen anzusehen, dass der Dampfer »Firsby« nach dem Absetzen seines Lotsen bei der Alten Liebe ein wenig nach der westlichen Seite der Leitlinie gewesen ist und dass er beim Erblicken des grünen Lichtes des in der Leitlinie einsteuernden Torpedobootes sich zu spät entschloss, unter Backbordruder die rechte Seite seines Fahrwassers wieder zu gewinnen. Die Manöver des Torpedobootes sind nicht als ursächlich für den Unfall anzusehen. Zu bemerken bleibt jedoch, dass die Situation eine weniger schwierige geworden wäre, wenn der Kommandant des Torpedobootes nicht in der Leitlinie aufgesteuert wäre, sondern die Leitfeuer hätte auseinander halten lassen. Das Einsteuern in der Leitlinie ist in dem Nordsee-Handbuche für Torpedoboote vorgeschrieben. Diese Vorschrift steht nicht im Einklang mit der Hamburgischen Verordnung betr. die Reede und das Elbfahrwasser bei Cuxhaven vom 15. April 1898. Die prompte Rettung eines Teiles der Besatzung des gesunkenen Torpedobootes durch den Dampfer »Firsby« verdient Anerkennung.«

Entsprechen auch unsere in letzter Nummer über die Ursachen der Kollision gemachten Angaben, die sich auf Mitteilungen aus sonst sehr zuverlässiger Quelle stützten, nicht genau dem Sachverhalt, so geht doch aus dem Spruch des Seeamts hervor, dass unsere Kritik über das Absetzen der Lotsen bei Cuxhaven absolut begründet war. Wäre der Lotse noch an Bord gewesen, der Dampfer hätte die nördliche Fahrrinne überhaupt nicht verlassen und das Torpedoboot hätte sein grünes Licht garnicht gesehen. Ist aber unzweifelhaft erwiesen, dass durch das Absetzen des Lotsen das Schiff zu weit an »die Süd« geraten war, dann wurde es notwendig, dass der Dampfer, um die richtige Seite des Fahrwassers zu erhalten, BB-Ruder gab, wodurch er dem Torpedoboot, das bis dahin nur sein grünes Licht gesehen hatte, das rote Licht zeigte. Wir wollen nicht in Abrede stellen, dass die Kollision durch das BB-Ruderlegen des Dampfers mit verursacht sein kann, aber wir können dem Führer des Dampfers dieses Rudermanöver

*) Marine-Ruderkommando.

*) Marine-Ruderkommando.

umsoweniger zum Vorwurf machen, als er nicht nur die nördliche für ihn richtige Seite des Fahrwassers zu erlangen suchte, sondern weil er im Sinne des Art. 25 des Seestrassenrechts auch das entgegenkommende an seiner St. B. Seite befindliche Torpedoboot an seine BB-Seite bringen wollte. Beruft man sich darauf, dass im beregten Artikel die Worte stehen, »wenn dies ohne Gefahr ausführbar ist«, so muss bemerkt werden, dass der Frachtdampfer als er sein Ruder BB legte und das nach Art. 28 gebotene Signal gab, an eine Gefahr nicht gedacht hat, — andernfalls hätte er ganz anders manöveriert.

Schiffbau.

Stapelläufe.

Auf der Werft von Blohm & Voss ist am 3. Juli ein für die »Woermann Linie m. b. H. neuerbauter Stahldampfer zu Wasser gelassen worden. Das neue Schiff, Stapelnummer 157, welches den Namen »**Lucie Woermann**« führt, ist unter Spezialaufsicht der Experten des »Germanischen Lloyd« erbaut und mit der höchsten Klasse dieses Instituts † A 4 versehen worden. Der mit Zellenboden und sechs bis zum Oberdeck reichenden, wasserdichten Schotten versehene Dampfer hat eine Länge von 365′ engl., eine Breite von 47′ engl., eine Tiefe von 28′ engl., sowie eine Tragfähigkeit von 4000 t Schwergut bei 21′ Tiefgang im Seewasser. Zur Fortbewegung des Dampfers ist eine dreifache Expansionsmaschine vorgesehen worden, deren Leistungsfähigkeit auf 2500 indizierte Pferdestärken bemessen ist und die dem Schiffe eine Fahrgeschwindigkeit von 12½ Knoten verleihen soll. Die Maschine erhält ihren Dampf aus drei Doppelendenkesseln, die auf einen Dampfdruck von 14 Atmosphären konzessioniert worden sind. Die »Lucie Woermann«, welche für die Fahrt nach der Westküste Afrikas bestimmt ist, erhält in allen Räumen elektrische Beleuchtungsanlagen, auch ist eine neue Kühlanlage vorgesehen. Zum Einnehmen und Löschen der Ladung kommen acht Dampfwinden grösster Sorte zur Aufstellung; Ladebäume erhält das als Schooner getakelte Schiff an den beiden Pfahlmasten je acht, im ganzen also 16 Stück. An Passagieren wird der Dampfer in der ersten Kajüte 70 Personen, in der zweiten Kajüte 50 Personen befördern können, ausserdem ist Raum für 50 Zwischendecker vorhanden.

* * *

Der auf der Schiffswerft von Schömer & Jensen, Tönning für die Reederei H. C. Horn in Schleswig erbaute Dampfer »**Mimi Horn**« lief am Abend des 1. Juli glücklich vom Stapel. Das Schiff ist 218′ lang und 34′ breit und hat eine Ladefähigkeit von 1540 t.

* * *

Am 5. Juli lief auf der Werft von Nüscke & Co., Stettin-Grabow, ein für die Firma Rudolf Christian Gribel, Stettin, gebauter Frachtdampfer glücklich vom Stapel, er wurde auf den Namen »**Krimhild**« getauft. Der Dampfer ist vollständig aus Stahl nach der höchsten Klasse des Germanischen Lloyd gebaut. Er hat eine Länge von 61,50 m, eine Breite von 9,20 m und eine Höhe von 4,45 m und besitzt eine Tragfähigkeit von etwa 1100 t. Die Maschine ist 500 IHP stark und der Dampfer wird damit im beladenen Zustande neun Knoten laufen.

Vermischtes.

Prüfungswesen. Wir möchten den Hinweis nicht unterlassen, dass auch an der **Bremer Seefahrtschule** ein dritter Schifferkursus eingerichtet ist, und zwar in der Weise, dass die drei Kurse sich unmittelbar an einander anschliessen, während bisher im Sommer eine Unterbrechung von 2 Monaten vorhanden war.

Küstensignale bei Nebelwetter auf See. Bei St. Catherines Point auf der Insel Wight sind Versuche angestellt worden, um die geeignetsten akustischen Signale ausfindig zu machen, welche bei unsichtigem Wetter, wenn alle optischen Signale versagen, die Nähe des Landes anzeigen können. Es fand sich als geeignetster Apparat eine Sirene, die durch Luft von 40 Pfund Druck auf den Quadratzoll angeblasen wird. Die Wirkung aller akustischen Signale ist jedoch in hohem Grade von der Witterung abhängig, besonders von der Windrichtung. Eine Sirene, deren Ton 20 englische Meilen weit gehört wurde, war bei Gegenwind und unruhiger See nur 1¼ Meile weit vernehmbar. Dann wurden auch in allerdings nur seltenen Fällen höchst sonderbare Lücken (die bekannten schalllosen Zonen. D. R.) im Gehörfelde festgestellt. Wenn nämlich die Töne der Sirene in Entfernungen von einer Meile sehr gut vernommen wurden, kam es vor, dass sie in Abständen von zwei bis drei Meilen nicht gehört wurden, in grösseren Entfernungen waren die Töne dagegen wieder vernehmbar. In anderen Fällen vernahm man bei ruhiger See und Windstille nach dem Anblasen der Sirene vom Meere her starke Echos, die aus einem bestimmten Punkte des Horizonts zu kommen schienen und sich rasch nach allen Seiten hin ausbreiteten. Während der ursprüngliche Sirenton nur etwa drei Sekunden dauerten, hielten diese Echos bis zu 30 Sekunden an. Diese akustischen Eigentümlichkeiten sind noch völlig unerklärt. (Wes. Ztg.)

Beabsichtigte Errichtung eines Leuchtturmes bei Kap Horn. Die chilenische Regierung beabsichtigt nach einer Mitteilung der »Times« bei Kap Horn einen Leuchtturm zu errichten. Im Mai d. J. wurde der chilenische Kreuzer »President Errazuriz« dorthin abgesandt, um einen passenden Platz auszusuchen. Der Kreuzer fand an der Ostseite der Insel, auf welcher Kap Horn liegt, gut vor dem Westwind geschützte Landungsstellen, ausserdem eine geeignete Stelle für den projektierten Leuchtturm, auf solider Grundlage, mit guter Aussicht nach See zu und von passender Höhe. Ausserdem können Menschen dort leben, da von Wind geschützte Täler, frisches Wasser und Holz im Ueberfluss vorhanden sind. Die Möglichkeit, dort einen Leuchtturm zu bauen, ist also vorhanden und zwar würde die Errichtung desselben bei weitem nicht mit den Schwierigkeiten verbunden sein, welche der Bau des Feuerturms auf den Evangelistas, an der westlichen Einfahrt der Magellanstrasse seiner Zeit verursacht hat.

Das Kadetten-Schulschiff des Norddeutschen Lloyd »Herzogin Cecilie«, ein vorzüglich ausgestattetes viermastiges Vollschiff, ist nach einer Besichtigung durch den Grossherzog von Oldenburg am 25. Juni mit dem ganzen ältesten Jahrgang von 35 Kadetten und der Hälfte des jüngsten Jahrganges (23 Kadetten) nach Portland (Oregon) direkt mit einer Salzladung in See gegangen. Die »Herzogin Charlotte« wird mit dem zweiten Jahrgang von 41 Kadetten und der anderen Hälfte des jüngsten Jahrganges am 9. Juli nach Taltal Westküste (Südamerika) für Ordre abgehen.

Das Schulschiff des Deutschen Schulschiff-Vereins ist am 1. Juli von Gefle (Schweden) nach der Danziger Bucht abgesegelt, um von dort am 17. Juli nach Swinemünde zu gehen, wo Se. Königl. Hoheit der Grossherzog von Oldenburg das Schiff inspizieren wird. Bis zum 12. August sind weitere Kreuzfahrten in der Ostsee in Aussicht genommen. Alsdann geht das Schiff über Christiansand nach der Nordsee und wird am 25. August auf der Weser wieder eintreffen, um sich hier für die Winterfahrt, die in diesem Jahre nach dem La Plata in Aussicht genommen ist, auszurüsten. Aus diesen Daten geht hervor, dass der Schulschiff-Verein in diesem Jahre neben der Ausbildung vor Anker auch längere Segeltouren machen lässt; jedenfalls zur Erhöhung der seemännischen Eigenschaften seiner Zöglinge.

Beaufsichtigung der Schiffahrt durch den Germanischen Lloyd. Der Germanische Lloyd, die grosse deutsche Schiffs-Klassifikations-Gesellschaft hat hinsichtlich der Kontrolle der Schiffe seine Tätigkeit im Jahre 1901 wesentlich ausgedehnt. Seine 38 Beauftragten (zu ungefähr gleichen Teilen Schiffbau- und Maschinen-Ingenieure und Kapitäne) haben 1024 Besichtigungen (1900: 904, 1899: 581) vorgenommen. Insbesondere wurde den Böten und Rettungsgeräten der Schiffe eine verstärkte Aufmerksamkeit zugewandt. — Die Unfallverhütungs-Vorschriften wurden weiter ausgebaut und in einigen Punkten zweckmässiger gestaltet.

Germanischer Lloyd. Nach den Listen des Germanischen Lloyd sind in der Zeit vom 1.—31. Mai 1902 und 1901 folgende Seeschäden gemeldet worden:

	Dampfer 1902	Segler 1902	Dampfer 1901	Segler 1901
Totalverluste	22	50	22	35
Beschädigungen ...	302	137	283	160

Nach Flaggen geordnet gingen im Mai 1902 folgende Schiffe verloren:

Flaggen	Dampfer	Segler	Flaggen	Dampfer	Segler
amerikanische	—	4	italienische	1	8
belgische	1	—	japanische	—	2
brasilianische	1	—	niederländische	—	1
britische	9	7	norwegische	2	11
chilenische	—	1	russische	—	3
dänische	—	1	schwedische	1	5
deutsche	3	3	spanische	2	—
französische	1	4	zusammen	22	50

Eine der interessantesten archäologischen Entdeckungen, die in letzter Zeit in Aegypten gemacht worden sind, waren, wie ein englisches Blatt berichtet, **fünf alte Schiffe,** die in Dahshur in einer unterirdischen Krypta unter dem heissen Wüstensande begraben waren und sich in der trocknen Luft vierundeinhalb Jahrtausend gehalten hatten. Eins dieser Schiffe ist besonders merkwürdig; es ist wahrscheinlich eines der ältesten Beispiele der Schiffsbaukunst, das auf unsere Zeit gekommen ist. Es bezeichnet den Beginn der Geschichte der Seefahrt. Die Kunst des Seefahrens steckte zu der Zeit, als dies Schiff gebaut wurde, noch in ihren Anfängen, aber sie war doch bei den Aegyptern viel weiter vorgeschritten als bei manchen primitiven Rassen, die man in der Gegenwart noch beobachtet. Das Schiff ist aus Cedernholz gebaut, das sorgfältig mit einem Breitbeil bearbeitet ist. Die Zeichen desselben sind stellenweis noch deutlich sichtbar. Es ist dagegen kein Anzeichen vorhanden, dass auch eine Säge gebraucht wurde. Die Balken sind miteinander verzapft, und wo sie zusammengehalten werden mussten, sind in die entgegenstehenden Stücke Oeffnungen gebohrt, durch die Riemen, wahrscheinlich aus Leder, gezogen wurden, und die Planken wurden dann zusammengebunden. Die Fugen und Verbindungsstellen wurden mit Erdpech ausgefüllt, um das Fahrzeug wasserdicht zu machen. Die Seiten waren über der Wasserlinie weiss bemalt und oben und unten durch doppelte schwarze Linien abgesetzt. Das Boot ist 30 Fuss lang, acht Fuss breit und fünf Fuss tief. Es war teilweise mit einem Deck versehen und die Bordwände des Decks und die stützenden Querbalken sind noch vorhanden. Dabei fand sich ein kurzer Mast, der anzeigt, dass ein Segel gebraucht wurde, dessen Form man allerdings nur erraten kann. Bei dem Schiff fand man auch die Ueberbleibsel von Rudern, die beweisen, dass diese Art der Fortbewegung angewandt wurde. Die Linien sind anmutig und darauf berechnet, Schnelligkeit zu entwickeln; Bug und Heck steigen in anmutigen Curven auf und laufen spitz zu. Die Schandecke mittschiffs sind niedriger als Bug und Heck und weichen in dieser Hinsicht nicht von den Linien der Schiffe ab, die in allen Jahrhunderten seit der Zeit der Erbauung dieses Schiffes gebaut worden sind. Ein Kiel ist nicht vorhanden, und die Kunst, gegen den Wind zu segeln, ist an diesem Exemplar nicht veranschaulicht; möglicherweise war sie noch nicht entdeckt. Ueber das Alter dieses ehrwürdigen Denkmals des Altertums sei erwähnt, dass Brugsch Bey es mindestens auf das Jahr 2500 v. Chr. zurückdatiert.

Schiffsverkehr im Hafen von Triest während des Jahres 1901. Während des Jahres 1901 sind im Hafen von Triest 9970 Schiffe von 2 278 801 t R. angekommen gegen 8465 Schiffe von 2 158 624 t R. im vorhergehenden Jahre. Die Zahl der Schiffe, welche Triest anliefen, hat also um 1505 und ihr Raumgehalt um 120 177 t R. zugenommen. Auch die Zahl der Schiffe, welche den Hafen von Triest verliessen, ist von 8492 im Jahre 1900 auf 10 042 im Jahre 1901 angewachsen und ihr Raumgehalt von 2 166 886 auf 2 291 964 t R. Unter den im letzten Jahre angekommenen Schiffen befanden sich 2631 Segler von 108 537 t R. und 7339 Dampfer von 2 170 264 t R; 2263 Segler von 87 452 t R. und 3372 Dampfer von 1 868 748 t R. kamen beladen an und 368 Segler von 21 085 t R. sowie 3967 Dampfer von 301 516 t R. leer. Von den Schiffen, welche im Jahre 1901 Triest verliessen, fuhren 2000 Segler von 86 821 t R. sowie 3420 Dampfer von 1 685 415 t R. beladen ab und 690 Segler von 25 103 t R. sowie 3932 Dampfer von 494 625 t R. ohne Ladung. Die Beteiligung der einzelnen Nationen am Schiffsverkehr von Triest (Eingang) stellte sich in den letzten beiden Jahren, wie folgt:

Flagge	Art	1900 Zahl der Schiffe	1900 Raumgehalt t R.	1901 Zahl der Schiffe	1901 Raumgehalt t R.
Oesterreich-Ungarische	Segler	920	30 475	822	29 498
"	Dampfer	5119	1 414 570	6581	1 554 493
Belgische	"	2	2 653	3	3 894
Dänische	"	1	1 547	4	4 768
Französische	"	—	—	1	1 896
Deutsche	"	38	39 993	25	26 821
Griechische	Segler	106	15 072	84	10 811
"	Dampfer	56	48 984	67	58 148
Britische	"	156	222 129	140	195 410
Italienische	Segler	1554	64 891	1673	65 528
"	Dampfer	405	272 380	475	280 317
Montenegrinische	Segler	11	228	18	546
Ottomanische	"	51	2 878	33	2 124
"	Dampfer	35	26 425	26	20 401
Rumänische	"	1	286	—	—
Russische	"	4	5 330	11	14 040
Spanische	"	3	6 531	3	6 514
Schwedisch-Norwegische	"	3	3 539	3	3 502
Tunesische	Segler	—	—	1	30

Büchersaal.

Verkehrskarte der Rheinlande von **C. Schaffnit,** Düsseldorf 1902. Preis Mk. 0,30.

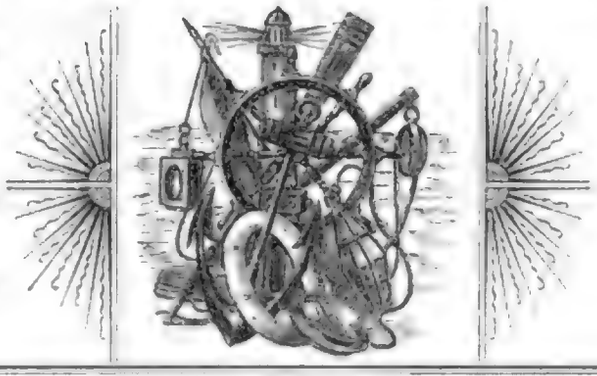
Wer die Ausstellung in Düsseldorf besuchen will, dem dürfte die Verkehrskarte einen trefflichen Dienst leisten. Sie ist in vierfarbigem Druck ausgeführt und enthält die kleinsten Orte wie alle Staats- und Privatbahnen. Die Karte grenzt im Norden an Cleve, der südlichste Punkt ist Landau, im Osten ist Marburg und im Westen ist Lüttich der Grenzpunkt.

Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer
zu Hamburg.
(Geschäftsführender Verein, Steinhöft 1.)

Seeschiffer-Verein „Weser“
in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin“
in Stettin.



Schiffer-Gesellschaft
in Lübeck.

Verein
Flensburger Seeschiffer
in Flensburg.

Seeschiffer-Verein
in Danzig.

Dem Jahresbericht des Seeschiffer-Vereins »Stettin« wird entnommen:

Als eine erfreuliche Tatsache musste es gleich bei dem Beginn unserer regelmässigen Winter-Versammlungen angesehen werden, dass sich reges Interesse aller Mitglieder und zahlreiche Teilnahme an den Verhandlungen und Besprechungen kundgab. Wir waren leider gezwungen, für diesen Winter wieder einen Wechsel unseres Vereinslokals vorzunehmen, da viele Uebelstände in den bisherigen Räumen sich nicht abstellen liessen. Hoffen wir nun, dass das Vereinshaus uns noch lange als Versammlungsort für unseren Verein dienen möge.

Der Verein hatte in dem verflossenen Jahre eine Mitgliederzahl von 121 Personen, am Schluss unserer Sitzungen Ende März 1902 waren 136 Mitglieder zu verzeichnen. Ausserdem sind 3 Ehrenmitglieder. Leider sind 2 Mitglieder durch den Tod ausgeschieden, Kapitän Köhler erlag einer tückischen Krankheit und Kapt. Ernst Spiegel starb in seinem Beruf auf hoher See, indem sein Schiff in einem schweren Sturm im Meerbusen von Biscaja unterging.

Der Besuch der Versammlungen war ein recht reger und haben im ganzen an denselben teilgenommen 433 Mitglieder und 18 Gäste; auch hier ist gegen das Vorjahr eine recht erfreuliche Zunahme zu konstatieren. Es wurden abgehalten 17 ordentliche Sitzungen, eine ordentliche Generalversammlung, sowie mehrere Kommissionssitzungen und zwei Vorstandssitzungen und eine ausserordentliche Generalversammlung zur Beschlussfassung über die Eintragung des Vereins etc.

Indem wir den Mitgliedern für den regen Besuch und das besondere Interesse für den Verein danken, hoffen wir, dass das Interesse auch ferner andauern und nicht erlahmen möge.

Ausser den Arbeiten und Besprechungen im Interesse der Seeschiffahrt im allgemeinen und des Schifferstandes im besonderen nahmen zwei bedeutsame Ereignisse unsere Aufmerksamkeit besonders in Anspruch. Erstens das 25jähr. Stiftungsfest des Brudervereins »Weser« in Bremerhaven und das Fest zur Erinnerung an das 500jähr. Bestehen der Schiffer-Gesellschaft in Lübeck.

Zu beiden Feierlichkeiten wurden Delegierte abgesandt, welche die Glückwünsche unseres Vereins den Jubelvereinen zu übermitteln hatten und für beide Vereine wurde durch den Verband je eine sinnige Gabe überreicht, zu welchem auch unser Verein seinen Teil beigetragen hatte.

Beide Feierlichkeiten verliefen in bester harmonischer Weise und werden für die Teilnehmer stets eine angenehme Erinnerung bleiben. Besonders hatten die Delegierten in Bremerhaven Gelegenheit, die vom Bremer Lloyd eingerichtete Versuchsstation genauer kennen zu lernen und einen sehr lehrreichen Vortrag des Vorstehers der Station mitanzuhören. Ferner wurde auch Gelegenheit geboten, die Einrichtungen des Fischereihafens in Geestemünde zu besuchen und so diesen wichtigen Erwerbszweig deutscher Schiffahrt näher kennen zu lernen.

Auch die Feier in Lübeck verlief programmmässig und bot viel des Interessanten in den alten ehrwürdigen Räumen des Schifferhauses.

Während der Versammlungen beschäftigte sich der Verein zuerst mit der Beratung über Vorschläge zur Verbesserung resp. Abänderung des Gesetzes zur Untersuchung von See-Unfällen. Es war schon seit lange der Wunsch aller Beteiligten und sonstigen Interessenten, dass die Uebelstände, welche sich im Laufe der Zeit in der Handhabung dieses Gesetzes herausgestellt hatten, zu beseitigen wären. Die von uns gemachten Abänderungsvorschläge sind dann auch auf dem Nautischen Vereinstage und auf dem Verbandstage der Seeschiffer-Vereine in Berlin zur Verhandlung gekommen.

Einer eingehenden Besprechung wurde die Neuerung über Versicherungspflicht der Kapitäne unterzogen und aus den eingegangenen Broschüren Belehrungen erteilt. — (Schluss folgt.)

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.

Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1902. No. 29. Hamburg, den 19. Juli. XXXIX. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Etwas über die neuen Unfallverhütungsvorschriften der See-Berufsgenossenschaft. — Entscheidungen des Reichsgerichts etc. — Helgoland als Lotsenstation. — Der Schiffbau Frankreichs während des Jahres 1901 im Rahmen des Schiffbaus der Welt. — Beseitigung von Schiffshindernissen auf der Unterelbe. — Schiffbau. — Vermischtes. Kaiser Wilhelm-Kanal. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Auf dem Ausguck.

Der Anfang Juli in Kopenhagen abgehaltene Schiffahrtskongress der »Association Internationale de la Marine« hat sich u. A. auch mit der vielerörterten **Ruderkommandofrage** beschäftigt und folgenden Beschluss gefasst:

Der Kongress möge nachdrücklichst die Einführung eines allgemeinen Ruderkommandos empfehlen, welches der Seite entspricht, nach der der Bug des Schiffes sich dreht. Um dieses Ziel im internationalen Sinne zu erreichen, sei es erforderlich, dass die Regierungen der maritimen Mächte ersucht werden, zur Lösung dieser Frage Verhandlungen anzuknüpfen.

Ehe diese Resolution angenommen wurde, versuchte der Vertreter des Nautischen Vereins zu Hamburg, Herr Dr. Ehlers, vergeblich der Versammlung klarzumachen, dass die Schwierigkeit in der Einführung eines einheitlichen Ruderkommandos nicht im System — direkt oder indirekt — sondern in den Worten liege, mit denen das Kommando gegeben werde. Indem Herr Dr. Ehlers auf die vorangegangenen Ausführungen des Herrn Admiral Schmidt einging, der für die Einführung des sinngemässen Steuerbord und Backbord-Ruderkommando eingetreten war, bekämpfte er, nach der »Hamb. Börsenhalle«, die Aeusserungen seines Vorredners mit folgenden sehr bemerkenswerten Worten:

Es sei Geschmacksache, welche Worte man wähle. Man könnte — wenn nichts anderes erreichbar sei — auch »Ja« und »Nein« oder »Rot« und »Grün« statt »Links« und »Rechts« kommandieren. Das Prinzip bestände nur darin, dass die deutschen nautischen Vereine entschieden es ablehnen müssten, die Worte »Backbord« und »Steuerbord« plötzlich in ihr Gegenteil zu verkehren. Wenn das in der mit wohlausgebildeten und zahlreicher Mannschaft ausgerüsteten Kriegsmarine ohne wesentliche Gefährdung von Schiff und Menschen durchgesetzt sei, so beweist das für die Handelsmarine, deren Bemannung an Zahl naturgemäss nicht auf derselben Höhe stehen könne, noch garnichts. Andererseits läge die Verwechselungsgefahr offen zu Tage, wenn man demselben Worte plötzlich den entgegengesetzten Sinn unterlege.

Im Anschluss hieran geben wir folgende Verordnung des Senats in Lübeck wieder; sie zeigt, dass die Anschauung der Regierungen der Weser- und der Trave-Hansestadt über das Ruderkommando divergiren. Die Bekanntmachung lautet.

Der Senat hat beschlossen und verordnet hierdurch: Auf den in Lübeck beheimateten Fahrzeugen ist bis auf Weiteres das Ruderkommando nach folgenden Bestimmungen zu geben:

Als Kommandoworte dienen die Worte »rechts« und »links«. Das Kommando »rechts« ist zu geben, wenn sich der Bug des Schiffes nach rechts, das Kommando »links«, wenn sich der Bug nach links wenden soll.

Zuwiderhandlungen gegen diese Vorschriften werden, falls dadurch Unfälle oder Sachbeschädigungen herbeigeführt werden sollten, mit einer Geldstrafe bis Mk. 150, eventuell sechs Wochen Haft, bestraft, sofern nicht nach den allgemeinen Strafbestimmungen eine höhere Strafe verwirkt ist.

Gegeben Lübeck, in der Versammlung des Senates, am 25. Juni 1902.

(Veröffentlicht am 11. Juli 1902).

* * *

Seit langen Jahren wissen mit den **Londoner Hafenverhältnissen** Vertraute, dass der Verkehr der englischen Metropole nicht in dem schnellen Tempo zunimmt wie der in New-York, Hamburg, Rotterdam, Antwerpen. Um den Ursachen dieser unerfreulichen Erscheinung nachzugehen und Mittel und Wege zur Besserung der heutigen Zustände vorzuschlagen, wurde, wie wir schon im vorigen Jahre mitteilten, vor längerer Zeit eine Königliche Kommission eingesetzt, die nunmehr nach eingehender Untersuchung ihren Bericht erstattet hat. Bei Beurteilung der Verhältnisse, die zum Nachteile Londons wirken, muss man in Betracht ziehen, dass der Hafen, ebenso wie die grossen deutschen Hafenplätze, zu weit stromaufwärts gelegen ist, als dass die heutigen grossen Ozeandampfer ungehindert an die Stadt kommen können. Man musste daher, wie an Weser und Elbe, Vorhäfen bauen; es sind das Tilbury und Chatam, denen ein Teil des Londoner Verkehrs zugefallen ist. Das ist nicht zu ändern, aber anderen Uebelständen könnte nach dem erwähnten Kommissionsbericht und nach den Aeusserungen der öffentlichen Meinung ohne allzu grosse Schwierigkeiten wohl abgeholfen werden. Unter ihnen verdient die mangelhafte Organisation der Aufsichtsbehörden Thames Conservancy, Trinity House, Watermens Company und City Corporation, die sich heute in die Wahrnehmung der Hafeninteressen teilen, besondere Erwähnung, ferner das Festhalten an längst veralteten Sondergerechtsamen, übermässige Unkosten und in die Augen fallende bauliche Misstände. So haben von Alters her die Mitglieder der Watermens Company noch die Berechtigung, von Schiffen, die im Fluss selbst vor Anker liegen, Güter an sämtlichen Quais zu landen, ohne Abgaben dafür entrichten zu müssen. Dadurch entgehen den Dockgesellschaften bedeutende Einnahmen, und die Folge ist, dass die Gesellschaften sich weigern, an ihren Einrichtungen diejenigen Verbesserungen vorzunehmen, die das Wesen moderner Dockanlagen ausmachen und die die Schiffahrt in jedem Welthafen mit Recht erwarten kann. Ferner ist der Londoner Hafen, und zumal seine Docks, derart eingezwängt, dass der Verkehr nicht schnell genug pulsiren kann und angekommene Güter erst nach unverhältnismässig langer Zeit, oft erst nach Monaten, abgeliefert werden können. Der Kommissionsbericht empfiehlt vor allem die Schaffung einer einzigen, aus Männern des praktischen Lebens zusammengesetzten Behörde, welche die Verantwortlichkeit für einen den Bedürfnissen entsprechenden Zustand der Schiffahrtswege und des Hafens, sowie für das Lotsen-, Leuchtfeuer- und Bakenwesen übernimmt. Sodann wird die völlige Beseitigung der antiquirten Watermens Company empfohlen, deren Wohltätigkeits-Einrichtungen indess bestehen bleiben sollen. Und schliesslich wird der Ankauf sämtlicher Docks, Lagerhäuser und alles sonstigen Eigentums der Dockgesellschaften durch die neu zu schaffende Behörde empfohlen, in der auf diese Weise die gesamte Kontrole über den Hafen und seine Zugänge vereinigt würde. Dass eine derartige Konzentration von grossem Nutzen sein müsste, liegt auf der Hand. Allein die Frage, wie dieser Zustand erreicht werden kann, ist von der Kommission nicht gelöst worden. Die Ausführung der Vorschläge würde einen Kostenaufwand von vielen Millionen Pfund erfordern, über deren Aufbringung, Sicherstellung und Rückzahlung die Ansichten weit auseinandergingen. Ebenso blieb die Frage noch ungelöst, ob man die im Hafen verkehrenden Schiffe oder die gelöschten Güter oder beide zugleich mit einer Abgabe belegen solle. Mit Recht wurde gegen Erhöhung der Abgaben ausgeführt, dass die Hafenkosten ohnehin schon beängstigend hoch seien und daher nur gesteigert werden könnten auf die Gefahr hin, den Verkehr noch weiter von London zu verscheuchen. Die mannigfachen Vorschläge, die im vorigen Jahre Mr. Douglas Owen vorbrachte — sie sind in einer Artikelserie in der »Hansa« veröffentlicht worden — haben nur sehr bedingt Berücksichtigung gefunden.

* * *

Zwischen dem White Star Liner »Oceanic« und dem Dampfer »Kincorn« von 450 t R. N. fand am 8. August 1901 eine Kollision bei starkem Nebel in der Nähe des Tuskar Feuerturms statt. »Kincorn« sank und mit ihr gingen sieben Menschenleben verloren. Das Admiralitätsgericht, das sich am 29. Oktober 1901 mit diesem folgenschweren Unfall beschäftigt hat, mass beiden Schiffen die Schuld bei. Der »Kincorn«, weil sie mit grösster Sorglosigkeit navigiert war, der »Oceanic« weil ihre Fahrt von $6^1/_2$ Knoten nach Ansicht des Gerichtes nicht »**mässige Geschwindigkeit**« im Sinne des **Art. 16** genannt werden kann. Gegen diesen Entscheid legte die White Star Line beim Supreme Court of Judicature Revision mit dem Resultat ein, dass das Urteil der Vorinstanz bestätigt wurde. Bemerkenswert in der Begründung des Urteilsspruches ist die Behauptung des »Master of the Rolls«, dass die geringste Fahrt, die ein Schiff ohne Einbusse seiner Steuerfähigkeit zu laufen vermag, »mässige Geschwindigkeit« im Sinne des Art. 16 sein müsse. Nach Aussagen Sachverständiger war »Oceanic« bei $5^1/_2$ Knoten Fahrt noch steuerfähig, somit hat sie — folgert der englische Richter — ihre Mindestfahrt um einen Knoten überschritten. Der Umstand, dass »Oceanic« bei $6^1/_2$ Knoten die Fahrt auf eine halbe Schiffslänge, in diesem Falle auf ca. 400 Fuss, zu stoppen vermag, ändert im Hinblick auf die Katastrophe Nichts an der Beurteilung. Da die

Kurse beider Schiffe sich im rechten Winkel kreuzten, »Kincorn« aber vom »Oceanic« in den Grund gebohrt wurde, ist die gegenseitige Annäherung nicht — wie etwa bei entgegengesetzten Kursen — durch die Fortbewegung beider Schiffe verursacht. Ob die Kollision vermieden worden wäre, bei einer Fahrt der »Oceanic« von $5^1/_2$ Knoten, ist für die Beurteilung nebensächlich. Auf alle Fälle wäre dieser günstige Ausweg sehr wahrscheinlich gewesen, wenn »Oceanic« — wie Art. 16 vorschreibt — die Maschine gestoppt und dann vorsichtig weiter navigiert hätte. — Wir möchten hierzu einschalten, dass zum Stoppen der Maschine jede Voraussetzung fehlte, da »Kincorn« überhaupt keine Nebelsignale gegeben hat, mithin »Oceanic« nicht, wie es im Art. 16 heisst, das Signal eines anderen Schiffes in der Richtung vorlicher als dwars gehört hat. — Noch schärfer als der Master of the Rolls verurteilt der Lordrichter Mathew die »Oceanic«. Er sagte u. A.: Ich bin nicht der Ansicht, dass »Oceanic«, weil sie auf eine Distanz von 400 Fuss ausser Fahrt gebracht werden konnte, mit mässiger Geschwindigkeit navigiert ist. Die Fahrt, die ein Schiff, das gestoppt worden ist, noch vor seinem völligen Stillstehen durchs Wasser macht, ist kein Gradmesser für seine Fahrtgeschwindigkeit vorher. Motorwagen in voller Fahrt lassen sich beispielsweise auf wenige Fuss stoppen. Ich kann, wie gesagt, diesen Standpunkt nicht einnehmen. »Oceanic« war unter den gegebenen Verhältnissen eine grosse Gefahr für alle kleinen Fahrzeuge, die in jenem Fahrwasser navigierten und jedes andere Schiff würde dasselbe Schicksal ereilt haben, wie es »Kincorn« leider zuteil geworden ist. Daraus geht hervor, dass »Oceanic« nicht mit so mässiger Geschwindigkeit gefahren ist, wie sie das Gesetz zur Verhinderung von Kollisionen vorschreibt. — Es muss befremden, dass bei der Beurteilung der Handlungsweise des Schnelldampfers »Oceanic« ungenügende Rücksicht auf die sorglose Navigation des D. »Kincorn« genommen worden ist. Ohne Frage hätte »Oceanic« noch vorsichtiger manövriert, wenn auch nur eine Minute vor der Kollision das Signal des anderen Dampfers wahrgenommen wäre. Auch der vom Lordrichter Mathew gestellte Vergleich mit Motorwagen, als Masstab für die Beurteilung der Fahrt vor ihrem gänzlichen Einstellen, reizt zum Widerspruch. Bei einem Schiffskörper von 2000 t Gewicht, der sich etwa mit einem Drittel seines Umfanges unter Wasser befindet, kommen doch ganz andere Gesetze in Betracht wie bei einem Motorwagen von vielleicht 1 bis höchstens 2 t Gewicht, dessen Gravitation durch mechanische Hemmvorrichtungen allerdings in einer ausserordentlich kurzen Zeit zum Stillstand gebracht werden kann.

Etwas über die neuen Unfallverhütungs-Vorschriften der Seeberufsgenossenschaft.

Ueber die Dienstobliegenheiten des wachthabenden Offiziers an Bord deutscher Dampfer ist hier schon wiederholt gesprochen worden. Gewöhnlich bot sich dazu Gelegenheit, wenn durch seeamtliche Untersuchungen eines Unfalles seine Ursache auf ungenügende Besetzung der Kommandobrücke zurückgeführt worden war oder wenn aus der seeamtlichen Untersuchung hervorging, dass der Wachthabende über die Position des Schiffes vor einem Unfall ungenügend unterrichtet gewesen war. Wir haben es in solchen Fällen nicht an der nötigen Kritik fehlen lassen und die Reedereien in ihrem eigenen Interesse zum Erteilen von Instruktionen aufgefordert, damit unter allen Umständen für ordnungsmässige Besetzung der wichtigsten Posten auf See Sorge getragen werde.

Wie weit solchen Anregungen — wo sie überhaupt angebracht waren — entsprochen worden ist, vermögen wir nicht zu beurteilen, bestimmt aber haben wir im Hinblick auf manche seeamtliche Untersuchung gehofft, dass die Seeberufsgenossenschaft unter ihren 150 Abänderungsvorschlägen zu den Unfallverhütungsvorschriften auch eine Bestimmung erlassen würde, die den wachthabenden Steuermann unzweideutig an die Erfüllung seiner gesetzmässigen Pflicht auf See mahnt. Denn es gibt doch wirklich kaum eine Vorschrift, die mehr in den Rahmen von Unfallverhütungs-Bestimmungen passt, als die Forderung, dass der wachthabende Offizier, nur wenn er ordnungsmässig, d. h. durch einen anderen staatlich geprüften Seemann abgelöst wird, die Kommandobrücke auf See verlassen darf.

Die Wichtigkeit einer solchen Bestimmung scheint von der Seeberufsgenossenschaft auch erkannt zu sein; wenigstens gibt sie durch die Fassung des § 6 a die Bedeutung zu erkennen, welche sie einer ordnungsmässigen Besetzung des Ruders und Ausgucks beilegt. Der § 6 a lautet:

> Schiffe in langer und atlantischer Fahrt von mehr als 60 m Vermessungslänge oder mindestens 700 t R. Bruttoraumgehalt müssen eine Besatzung haben, welche neben dem Schiffer und 2 Steuerleuten eine solche Zahl von Deckmannschaften aufweist, dass 2 Wachen, bestehend zum Mindesten aus je ein Rudersmann, 1 Ausgucksmann und 1 Hülfsmann für sonstige Zwecke gebildet werden können.

Aus der Forderung, dass jede Wache mindestens mit je einem Ruders-, Ausgucks- und Hilfsmann versehen sein soll, könnte man umsomehr schliessen, dass die Seeberufsgenossenschaft auch auf eine

richtige Besetzung des wachthabenden Offiziersposten Gewicht legt, als die im § 6 a näher bezeichneten Schiffe auch zwei Steuerleute, also für jede Wache einen, an Bord haben sollen. Aber, wenn das der Wunsch war, weshalb ist es denn nicht auch unzweideutig ausgesprochen? Die übrigen Vorschriften, ganz besonders wenn durch sie den Kapitänen und Schiffsoffizieren neue Pflichten auferlegt werden, sind doch so gehalten, dass man genau weiss, was die Seeberufsgenossenschaft will.

War im Vorstehenden über eine Lücke in den Unfallverhütungsvorschriften gesprochen, so bietet sich andererseits aber auch zu dem Ausspruch Gelegenheit, dass einige der neuen Vorschriften, wenn nicht gerade überflüssig, so doch so selbstverständlich sind, dass ihre besondere Erwähnung leicht dazu beitragen kann, allmählig jede Individualität im Kapitän und Schiffsoffizier zu ersticken und die führenden Personen eines Schiffes zur Unselbständigkeit zu erziehen. Dadurch aber, dass die Mannschaft, laut § 101 a, Einsicht von diesen Unfallverhütungsvorschriften erhalten muss, wird die Autorität der Vorgesetzten nicht grade erhöht. Ebenso würden wir es auch für sehr wünschenswert gehalten haben, wenn die Seeberufsgenossenschaft das Wort »Schiffer« durch »Kapitän« ersetzt hätte. Dieselben Gründe, die für diesen Schritt bei der neuen Seemannsordnung massgebend waren, lassen sich auch bei den Unfallverhütungsvorschriften anführen.

Wir wollen nun einige der eben charakterisierten Vorschriften herausgreifen:

§ 25*). Auf jedem Schiffe müssen bei jedem Wetter die durch Kaiserliche Verordnung vorgeschriebenen Lichter von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang geführt werden; während dieser Zeit dürfen keine Lichter gezeigt werden, welche mit den hier vorgeschriebenen Lichtern verwechselt werden können.

Weshalb diese Wiederholung des internationalen Seestrassenrechts? Es wird doch wirklich keinem Schiffsführer und Schiffsoffizier, die die Kaiserliche Verordnung zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See kennen müssen, einfallen, sein Schiff unmotivierter Weise durch andere als die vorgeschriebenen Lichter zu illuminieren.

§ 37 a (Neu). Lukendeckel müssen an den Luksüllen und Längsbalken eine genügende Auflage haben und sind zu erneuern, sobald ihre Kanten soweit abgenutzt sind, dass ein Hinabfallen in den Raum zu befürchten ist.

Dass Lukendeckel erneuert werden müssen, wenn sie so schadhaft geworden sind, dass sie in den Lukenkimmungen nicht mehr zu halten sind, ist doch wirklich zu selbstverständlich, als dass es noch besonders vorgeschrieben werden sollte.

*) Die gesperrt gedruckten Worte sind Zusätze zu den alten Vorschriften.

§ 69 a (Neu). An Bord jedes eisernen Schiffes ausserhalb der grossen Küstenfahrt muss sich ein Steuerkompass und ein Azimuthkompass (Regelkompass) von zweckmässiger Konstruktion befinden. Die Kompasse und die Art ihrer Aufstellung müssen vor Ingebrauchnahme, ferner nach einem Umbau, einer grösseren Reparatur, sowie nach Anlage einer elektrischen Leitung durch eine Agentur der Seewarte oder eine andere, vom Vorstande der Seeberufsgenossenschaft als geeignet bezeichnete Stelle oder Person geprüft, zweckentsprechend befunden und müssen erstere auch mit Deviations-Bestimmungen versehen sein.

Welche Notwendigkeit lag vor, Führern eiserner Schiffe noch besonders vorzuschreiben, dass ihre Kompasse mit Deviationsbestimmungen versehen sein müssen? Diese Frage scheint doch umsomehr berechtigt als § 6 in seinem Abs. 3 die Führung eines Deviationsjournals für alle eisernen Schiffe ausserhalb der grossen Küstenfahrt vorschreibt; eine Forderung auf die wir später noch näher zurückkommen werden.

§ 71 a (Neu). Die an Bord befindlichen Instrumente (Sextanten und Oktanten) müssen vor der Neuanschaffung durch die Seewarte, deren Agenturen oder eine andere vom Vorstande der Seeberufsgenossenschaft anzuerkennende Stelle oder Person geprüft und als tauglich befunden sein. Das hierüber erteilte Attest ist an Bord aufzubewahren. Jeder Schiffer und Offizier hat streng darauf zu achten, dass seine Instrumente sich in gutem Zustande befinden, und dieselben zu diesem Zwecke während des Gebrauchs nach den in den Navigationsschulen gelehrten Methoden einer fortlaufenden Prüfung zu unterziehen. Ergeben sich bei dieser Prüfung Unregelmässigkeiten, welche der Besitzer der Instrumente nicht selbst zu beben vermag, so hat er für sachgemässe Beseitigung dieser Mängel Sorge zu tragen.

War es wirklich notwendig, die Kapitäne und Schiffsoffiziere noch besonders darauf aufmerksam zu machen, dass sie ihre eigenen Instrumente, die sie für schweres Geld gekauft haben, in guter Ordnung halten?

§ 71 c (Neu). Ausserhalb der kleinen Küstenfahrt ist jeder Schiffer verpflichtet, die »Nachrichten für Seefahrer« regelmässig zu halten und an der Hand dieser die in seinem Besitz befindlichen Seekarten sorgfältig auf dem Laufenden zu erhalten.

Abgesehen davon, dass es dem Gerechtigkeitsgefühl mehr entspräche, wenn der Reeder statt des Kapitäns zum Halten der »Nachrichten für Seefahrer« verpflichtet würde, sind uns die Worte »in seinem Besitz befindlichen Seekarten« nicht verständlich. Soll damit gesagt sein, dass die zur Ausrüstung des Schiffes gehörigen Seekarten vom Schiffsführer angeschafft werden? Doch wohl nicht, da in erster Linie der Reeder und nicht der Schiffsführer für eine ordnungsmässige Ausrüstung des Schiffes haftbar ist.

Diese angeführten Paragraphen mögen genügen. Legt ihre Erfüllung den Kapitänen und Schiffsoffizieren auch keine besonders drückenden Verpflichtungen auf, so haben die Vorschriften doch die Eigenschaft, allmählig ein Bevormundungssystem zu schaffen, das auf Männer angewandt, deren haupt-

sächlichsten Eigenschaften Energie und Selbstvertrauen sein sollen, schädigend wirken muss.

Da wir von der Voraussetzung ausgehen, dass die Seeberufsgenossenschaft einer sachlich gehaltenen Kritik ihrer Handlungen ein offenes Ohr leiht, empfehlen wir ihr vor Erlass neuer Vorschriften die Ansicht praktischer Seeleute zu hören. Ebenso wie die Reichsregierung und andere Behörden nach Veröffentlichung eines Gesetzentwurfes aus dessen Kritik Vorteil ziehen und als berechtigt erkannte Ausstellungen berücksichtigen, sollte es auch die Seeberufsgenossenschaft machen, wenn sie den Kapitänen und Schiffsoffizieren wieder so zahlreiche neue Verpflichtungen aufzubürden gedenkt.

Hätte die Genossenschaft diesen Weg beschritten, dann wäre wahrscheinlich auch die Fassung der Absätze 3 und 4 des § 6 der Unfallverhütungsvorschriften eine andere geworden. Denn was dort vorgeschrieben wird, ist in dem geforderten Umfang nicht gut durchführbar. Die beiden Absätze lauten:

Abs. 3. Desgleichen ist auf jedem Schiffe ausserhalb der grossen Küstenfahrt ein nach den Vorschriften der Seewarte eingerichtetes, vom Genossenschaftsvorstande näher festzustellendes Deviations-Journal zu führen, und dieses soweit nicht Abs. 5 Platz greift, im Laufe eines Jahres der Seewarte oder einer ihrer Agenturen zur Prüfung vorzulegen. Die für die Bestimmung der Deviation erforderlichen Einrichtungen sind herzustellen.

Abs. 4. Auch muss ausserhalb der grossen Küstenfahrt auf jedem Schiffe ein Chronometer-Journal nach den Vorschriften der Seewarte geführt werden und ist dieses nach Beendigung jeder 6 Monate überschreitenden Reise, mindestens aber, unbeschadet der Bestimmung des folgenden Absatzes, im Laufe eines Jahres der Zentralstelle der Seewarte in Hamburg, entweder direkt oder durch Vermittelung ihrer Organe, zur Prüfung einzureichen.

Wenn seemännische Erfahrung ein Masstab ist, mit dem der praktische Wert dieser Vorschriften geprüft werden darf, dann kann ausgesprochen werden, dass es nur mit den allergrössten Schwierigkeiten möglich sein wird, Chronometer- noch mehr aber Deviationsjournale auf allen Schiffen ausserhalb der grossen Küstenfahrt ordnungsmässig zu führen. Bei denjenigen Schiffen unserer grossen Dampferlinien, die zuweilen wochenlang im Auslande Küstenfahrt treiben müssen, um am europäischen Bestimmungsort einigermassen beladen ankommen zu können, kann von einer kontinuierlichen Führung eines Deviationsjournals überhaupt wohl nicht die Rede sein. In jener Fahrt werden am Tage durch Beaufsichtigung der Lösch- und Ladearbeiten, des Nachts durch Navigierung des Schiffes Anforderungen an den Kapitän und die Schiffsoffiziere gestellt, die ihre Arbeitskraft vollauf in Anspruch nahmen. Deviationsbestimmungen, die erforderlich sind, werden und müssen gemacht werden. Das Deviationsjournal, das nicht absolut erforderlich ist, müsste ebenso wie das doch gewiss nicht notwendige Chronometerjournal in der oft recht knappen und sehr bedürftigen Ruhezeit geführt werden. Das würde in diesem Falle aber heissen: Die Journalführung geschieht auf Kosten der Gründlichkeit. Weder das Eine noch das Andere kann von der Seeberufsgenossenschaft beabsichtigt sein. Es ist daher dem zum nachträglichen Feststellen der Journale autorisierten Genossenschaftsvorstand dringend zu empfehlen, dass er durch eine entsprechende Verordnung Rücksicht auf die Verhältnisse nimmt, unter denen eine ganz beträchtliche Anzahl deutscher Dampfer ausserhalb der grossen Küstenfahrt ihrem Erwerb nachgehen. Mit mindestens derselben Berechtigung wie von den eben näher bezeichneten Dampfern wäre von den in der Ost- und Nordsee beschäftigten Fahrzeugen die Führung eines Deviationsjournals zu verlangen.

Die Seeberufsgenossenschaft verdient gewiss höchste Anerkennung, wenn sie sich bemüht, durch möglichst weitgehendste Unfallverhütungsvorschriften die Sicherheit an Bord deutscher Schiffe zu erhöhen. Wenn sie bei ihren löblichen Bestrebungen aber auch etwas darauf Rücksicht nehmen wollte, dass die Führer und Offiziere deutscher überseeischer Dampfer schon unter den heutigen Verhältnissen mit Dienstgeschäften und mit Sorgen um die richtige Erfüllung aller möglichen und unmöglichen Gesetze und Verordnungen förmlich überbürdet sind, — der Dank der beteiligten Kreise würde ihr nicht fehlen. Unter allen Dampferkapitänen ist bekanntlich die verbreitetste Krankheit Nervosität; zu ihrer Beseitigung werden die neuen so überaus zahlreichen Vorschriften wohl nicht beitragen. Ob durch sie die Gefahren der Schiffahrt beseitigt werden, darüber mögen die Anschauungen verschieden sein.

Vielleicht, falls diese Stellungnahme als zu einseitig aufgefasst werden sollte, erinnern sich dann die Leser noch der Begründung eines Spruches, den das Bremerhavener Seeamt bei der Untersuchung eines Unfalls an Bord des Dampfers »Friedrich der Grosse« fällte. Dort war u. A. ausgesprochen, dass eine Vermehrung der jetzt schon recht zahlreichen Unfallverhütungs-Vorschriften nicht zur Verhütung jeglichen Unfalls führen werde.

Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschiffahrt.

Mitgeteilt vom Reichsgerichtsrat Dr. Sievers.

9) Haftung des Reeders für die Seetüchtigkeit des Schiffes bei einer Time-Charter.

Eine Hamburger Firma hatte von einem englischen Reeder dessen Dampfer »Friary« auf neun Monate zu Fahrten zwischen Europa und Nord-

Amerika gemietet. Der Reeder hatte sich in dem Vertrage verpflichtet, den Dampfer dicht, fest und stark zu übergeben und ihn in seetüchtigem Stande zu erhalten. Im Falle eines die volle Benutzung hindernden Schadens am Schiffe sollte für die hierdurch verlorene Zeit keine Miete gezahlt werden. Der Dampfer wurde der Hamburger Firma Ende Juli 1899 in Amerika übergeben und von ihr zunächst zur Beförderung einer Phosphat-Ladung von Brunswick nach Hamburg verwendet. Als das Schiff auf der zweiten Reise von Hamburg nach Savannah Anfang Oktober seinen Heimatshafen Cardiff anlief, um Kohlen einzunehmen, wurde es von einem Beamten des Handelsamts besichtigt und für seeuntüchtig erklärt, weil das eiserne Deck sehr geschwächt sei. Der Reeder entschloss sich infolge dessen zu einer umfassenden Reparatur, die bis in den Februar hineindauerte, sodass der Dampfer erst am 27. März 1900 in Savannah anlangte.

Die Hamburger Firma verlangte von dem Reeder Schadensersatz, weil ihr während der Reparaturzeit der Gewinn aus weiteren Reisen des Schiffes, wofür schon Abschlüsse vorgelegen hätten, entgangen sei. Gegründet wurde dies darauf, dass der Dampfer schon beim Antritte der ersten Reise nicht seetüchtig gewesen sei, jedenfalls nicht in dem Sinne, dass das Schiff, abgesehen von eintretenden Havarien, für die ganze Mietzeit seetüchtig bleiben konnte, ohne dass zur Erhaltung dieser Eigenschaft Reparaturen notwendig wurden.

Die Hamburger Gerichte, vor denen der Prozess zur Verhandlung kam, hatten angenommen, dass durch das glückliche Ueberstehen der ersten Reise, die sehr stürmisch gewesen war, unwiderleglich dargetan sei, dass das Schiff für diese Reise jedenfalls die erforderliche Seetüchtigkeit besessen habe Im übrigen aber hatten sie ausgesprochen, dass es nicht die Pflicht der Beklagten gewesen sei, darüber hinaus das Schiff auch in solchem Zustande zu übergeben, der nicht nur für die erste Reise, sondern für die ganze Dauer des Vertrages die Seetüchtigkeit gewährleistete, wenn nicht durch besondere Unfälle Beschädigungen herbeigeführt wurden.

Die hierauf gegründete Abweisung der Klage ist vom Reichsgerichte gebilligt worden.

Eine so weit gehende Verpflichtung, wie sie der Kläger dem Reeder auflegen will, ist weder dem deutschen, noch dem englischen Rechte bekannt. Zwar ist jeder Reeder bei der Vercharterung seines Schiffes verpflichtet, für dessen Seetüchtigkeit einzustehen, selbst wenn dies nicht ausdrücklich bedungen ist. Diese stillschweigende Garantie erstreckt sich aber immer nur auf die Seetüchtigkeit beim Antritt einer Reise und für diese Reise. In der englischen Praxis heisst seaworthiness nichts anderes als fit for the intended voyage. Es ist also ein relativer Begriff, dessen Inhalt durch die besondere Gefahr der gerade bevorstehenden Reise, durch die Art der Ladung und durch andere Umstände bedingt wird. Damit ist es nicht vereinbar, dass der Reeder bei einer Time-Charter für die Seetüchtigkeit im voraus für sämtliche Reisen garantieren, also dafür einstehen müsse, dass, von Havariefällen abgesehen, während der Vertragsdauer keine Reparatur notwendig werde.

Auch aus dem hier vorliegenden Vertrage aber lässt sich nichts anderes ableiten. Mit Recht erklärt es das Berufungsgericht für durchaus ungewöhnlich, dass die Zusicherung der ununterbrochenen Fortdauer der Seetüchtigkeit für einen längeren Zeitraum gefordert und gegeben werde, weil sich nach jeder grösseren Seereise die Notwendigkeit mehr oder minder grosser Reparaturen herausstellen könne. Im vorliegenden Falle treffe das umsomehr zu, als es sich um ein älteres, seit 17 Jahren im Gebrauche befindliches Schiff gehandelt habe.

Urteil des I. Civil-Senats v. 17. Mai in Sachen Vogemann contra Berenberg, Gossler & Co. Rep. I. 412/01.

Helgoland als Lotsenstation.

Lotswesen sind Hilfseinrichtungen der Schiffahrt. Ihr Zweck ist der, Schiffe mit verlässlichen Leuten zu versehen, die in erster Linie mit den örtlichen Fahrwasserverhältnissen, ferner mit Polizei-, Quarantäne-Verordnungen u. dgl. vertraut sind.

Die Fahrzeuge der Seelotsenwesen sind, wo solche vorhanden, in der Nähe ungefährlicher Landvorsprünge, bei Feuerschiffen u. dgl. stationiert, an denen die Kurse der Schiffe vorbeiführen, wo sie mithin von diesen leicht gefunden werden können.

Stehen einem Seelotsenwesen solch ungemein wichtige Vorteile nicht zu Gebote, so müssen dessen Fahrzeuge in solchen Gegenden auf See kreuzen, in denen einkommende Schiffe zu erwarten sind: sie müssen diese aufsuchen. Das wird umso schwieriger, je weiter sie hinausfahren und je weiter die Kurse der einkommenden Schiffe auseinandergehen.

In amtlichen Mitteilungen über die Einrichtungen auswärtiger Lotswesen, z. B. des holländischen, ist bekannt gegeben, dass die betreffenden Lotsfahrzeuge an solchen Orten kreuzen, wo voraussichtlich einkommende Schiffe zu erwarten sind. Lotsen, die sich anderswo aufhalten, verfehlen ihren Zweck.

Die Seelotsen Hamburgs haben leider keinen Punkt in der Nordsee, wo sie sich aufsuchen lassen könnten. Kein Lotswesen der Erde hat so viele Lotsen in See, wie dasjenige von Hamburg. Die Stationen der Schoner liegen in beträchtlicher Entfernung von der Elbmündung. Bei unsichtigem Wetter, das vorherrschend ist, sind sie zum Einhalten dieser Stationen lediglich auf das Lot angewiesen.

Borkum Feuerschiff ist seiner grossen Entfernung wegen nicht immer zu erreichen; das Weser-Feuerschiff liegt zu südlich; Helgoland liegt abseits vom Wege und ist zu gefährlich.

Ihrer Bestimmung entsprechend halten sich die Lotsenfahrzeuge auf solchen Wassertiefen, auf denen einkommende Schiffe zu erwarten sind. Die Kurse dieser Schiffe führen, ihren Abgangshäfen und der Breite der Nordsee entsprechend, weit auseinander. Es ist keine leichte Aufgabe für die hamburgischen Lotsenfahrzeuge bei den in Betracht zu ziehenden

Witterungsverhältnissen, westlich von Helgoland die Elbe so zu blockieren, dass kein Schiff ungesehen hindurch kann. Die sog. Stationen sind kaum bei sichtigem Wetter zu übersehen, bei unsichtigem überhaupt nicht. Die weitläufigste und schlechteste aber ist die Helgoland-Station. Besetzt gehalten wird sie stets.

Hat ein Schoner vom Lotsendampfer ausserhalb Elb-Feuerschiff No. 1 seine 10 Lotsen erhalten, so segelt er sofort nach Helgoland, löst den dort befindlichen Schoner ab, der die Fahrt nach Süd und West aufnimmt und bleibt dort solange, bis er von dem nächstfolgenden Schoner abgelöst wird. So geht es weiter in beständigem Turnus. Helgoland wird in den Peilungen zwischen N und NO zu halten gesucht.

Bei WNW- und NW-Stürmen, wenn an ein Versetzen auf freiem Wasser nicht mehr zu denken ist, geht der Schoner hinter die Düne, um in deren Schutz allenfalls verwehte Segler oder Dampfer mit Lotsen versehen zu können. Solches geschieht nur ausnahmsweise, weil Schiffe sehr selten so dicht an Helgoland vorbeikommen. Schoner, die bei solchem Wetter westlich von Helgoland angetroffen werden, segeln auf Verlangen Schiffen bis hinter Helgoland vor und versetzen sie dort.

Helgoland wird vernünftigerweise nur höchst selten direkt von Schiffen angesteuert. Die meisten kommen in beträchtlichem Abstand südlich auf. Verschlagene Segelschiffe passieren mitunter auch nördlich von der Insel.

Einiger Ausnahmefälle wegen Lotsstationen auf verlorenen Posten errichten zu wollen, heisst die Bestimmung eines Lotswesens verkennen. Zur Warnung vor gefährlichen Untiefen und Klippen, die in beträchtlicher Entfernung von der Mündung eines Lotsfahrwassers liegen, werden anderswo Feuerschiffe, verschiedenartige Bojen u. dgl. ausgelegt. Auf die Idee, an solchen Stellen Lotsfahrzeuge stationieren zu wollen, ist man bis jetzt nur in Hamburg gekommen.

Helgoland hat mit der Elbe nichts zu thun und gegen Unkenntnis und Unglück gibt es kein Kraut.

Manches Segelschiff und mancher Dampfer werden in der Nordsee von Hamburger Schonern gesehen, ohne dass jene sich um diese kümmern. Teilweise haben sie keine Ahnung von deren Existenz; teilweise wollen sie Distanzgelder sparen, die nicht existieren. Mitunter liegen andere Ursachen zu Grunde. Einige Beispiele von vielen, jüngeren Datums, mögen hier Platz finden.

Vormittags wurde auf Norderney eine grosse, mit steifem, nördlichen Winde aufsegelnde norwegische Bark gesichtet, ohne Lotsenflagge. Der Schoner segelte unter deren Lee entlang. »Wohin wollen sie?« »Nach Hamburg!« »Wollen sie einen Lotsen?« »Ja!« Vorbei war die Bark mit ca. 10 sm Fahrt. Der Schoner halste und segelte hinter der Bark her. Er setzte das Flaggensignal: »Drehen sie bei.« Die Bark signalisierte: »Kommen sie an Bord!« Aber wie? Der Kurs wurde nicht geändert, keine Brasse gefiert. Erfolglos musste der Schoner die Verfolgung aufgeben. Was hat Jan Norman bei der Sache gedacht?

Ein anderer Fall. Bei schönem Wetter segelte ein dänischer Dreimastschoner von W nach O. Er passierte einen Elblotsenschoner ca. 2 sm nördlich und kam dicht an Helgoland entlang. Um den Lotsenschoner und dessen Signale kümmerte sich niemand. Schon hatte der Däne die Insel passiert als er halste, SW nach dem Lotsenschoner steuerte und einen Lotsen nahm. Von Glück konnte er sagen, dass er mit heiler Haut davon kam. Er war innerhalb der sog. Stein-Tonne entlang gesegelt, wo die »Bandaneira« verloren ging.

Ein dritter Fall. Bei schönstem Wetter, Wind SW. Um die Mittagszeit wurde vom Lotsendampfer ein Dreimastschoner gesichtet, der mit vollen Segeln in die »Norder-Elbe« segelte. Der Lotsendampfer machte Volldampf Jagd auf den Ausreisser, zeigte Flaggen- und gab Pfeifensignale. Keine Seele kümmerte sich darum. Endlich war der Schoner erreicht. Es war ein sog. »Russ-Finn«. Von seiten des Lotsdampfers bedurfte es sehr kräftigen Zuredens bis sich der Dreimastschoner bewegen liess beizudrehen. Ein Lotse kam an Bord. Der Kapitän war sehr entrüstet, dass er aufgehalten worden war. Der Lotse stellte ihm vor, dass er sich in sehr gefährlicher Lage befinde, ging mit dem Schoner sofort über Stag und segelte nach W aus der Norder-Elbe heraus. Der »Russ-Finn« bestand darauf, dass er seiner Karte nach überall Wasser genug hätte. Der Lotse nahm diese in Augenschein und erklärte, ein solch wunderbares Ding nie gesehen zu haben. Der »Russ-Finn« war von Borkum-Riff gekommen, nördlich von Helgoland entlang gesegelt und hat von hier aus seinen Kurs direkt auf Cuxhaven abgesetzt. Dass es hamburgische Lotsenfahrzeuge u. dgl. gäbe, davon hatte er keine Ahnung.

Verfasser dieses hat schon manches Kartenhaus und manche Segelschiffskajüte auf ihr navigatorisches Inventar hin untersucht und recht häufig bei älteren, ausländischen Schiffen wenig Erbauliches aber viel Erstaunliches gefunden. Ihr Bücher- und Kartenmaterial besitzt recht oft nur einen antiquarischen Wert.

Passiert einem solchen, nach Hamburg bestimmten Schiff in der Nordsee etwas, so wird sofort nach dem Lotswesen gerufen. Lotsenschoner sind natürlich nie gesehen worden.

Ein Unglücksfall verursacht viel Lärm; an die Tausende von Schiffen, die glücklich eingebracht werden, denkt kein Mensch. Wo gehobelt wird, werden aber immer hin und wieder Späne fallen.

Auf den meisten fremden Schiffen werden englische Karten und Segelanweisungen benutzt. Mit Vorliebe solche von J. Imray & Son. Die von der englischen Admiralität herausgegebenen sind besser. In den neueren Segelanweisungen der englischen Admiralität sind für das Ansteuern der Elbe sehr gute Anweisungen gegeben. Die das Lotswesen betreffenden Angaben sind richtig. In solchen von J. Imray & Son und Norie & Wilson aus der ersten Hälfte der 90er Jahre, haben die Hamburger Lotsenschoner überhaupt keinen Platz gefunden. — Alle Ausgaben vergleichen zu können, dazu fehlte leider das Material. Bei ihnen wird lediglich die Lotsgalliote, die als Versatzstation keine Bedeutung mehr hat, ausführlich behandelt. Aber über Helgoland wissen sie Interessantes zu sagen.

Z. B.: »— The island is inhabited principally by fishermen and pilots, but this latter it is so metimes difficult to obtain, as in heavy, boisterous weather, or strong W or NW winds, the surf may prevent their leaving the shore.« —

U. a. O.: »Vessels generally make this island when bound for the Elbe and Weser, and here pilots are to be found for both rivers.« — — —

Diese Anweisungen sind zu einer Zeit entstanden, als Hamburg nur die Lotsgallioten besass und das ist schon ziemlich lange her.

Durch solche Anweisungen werden fremde Schiffsführer nicht aufgeklärt, sondern direkt irregeführt und ins Verderben gelockt. Sie sind ja garnicht anders zu verstehen, als dass die Lotsen von Helgoland abkommen. Die drei grossen Schiffe, die dortselbst in jüngster Zeit geblieben sind, waren englischer Nationalität.

Will das englische Publikum in seiner bekannten Missachtung alles Nichtenglischen die Fortschritte fremder Nationen auf maritimen Gebiet mit Gewalt übersehen, sodass dadurch für ihre eigenen Schiffe verhängnisvolle Katastrophen entstehen, — muss dann die Schuld dieser Katastrophen beim Hamburger Seelotsenwesen zu suchen sein?

Die Erfahrung hat gelehrt, dass Helgoland als Lotsenstation im Sinne veralteter englischer Segelanweisungen vollkommen untauglich ist.

C. L.

Der Schiffbau Frankreichs
während des Jahres 1901
im Rahmen des Schiffbaus der Welt.

Dem Uebergewicht Grossbritanniens in der Seeschiffahrt entsprechend, zerfällt der gesamte Schiffbau der Welt in zwei einigermassen gleichwertige Teile, in den britischen und den aller übrigen Länder. Der britische Schiffbau bildet nach der Zahl der jährlich festgestellten Schiffe die kleinere, nach ihrem Raumgehalt aber die grössere Hälfte. Legt man die Angaben von Lloyds Register, welches nur Schiffe von 100 und mehr Br.-R.-T. Raumgehalt aufführt, einer Vergleichsaufstellung zu Grunde, so ergibt sich für den Schiffbau der Welt im Jahre 1901 folgendes Zifferbild:

Art der 1901 erbauten Schiffe	Britische		Nichtbritische		Zusammen	
	Zahl	Br.-R.-T.	Zahl	Br.-R.-T.	Zahl	Br.-R.-T.
Handelsschiffe:						
darunter						
Dampfer .	591	1 501 078	446	800 849	1037	2 301 927
Segler . .	48	23 661	453	291 951	501	315 612
Zusammen .	639	1 524 739	899	1 092 800	1538	2 617 539
Kriegsschiffe:	41	211 969	82	255 578	123	467 547
Insgesamt .	680	1 736 708	981	1 348 378	1661	3 085 086

In der Reihe der Staaten, welche eine dem modernen Seeverkehr entsprechende Werftindustrie besitzen, nimmt Frankreich sowohl nach der Zahl wie nach dem Raumgehalt der erbauten Schiffe den vierten Platz ein, was die absoluten und prozentualen Ziffern der nachstehenden Tabelle für das Jahr 1901 ersichtlich machen:

Staatsgebiete	Schiffszahl		Raumgehalt	
	absolut	in %	Br.-R.-T.	%
Grossbritannien	680	40,94	1 736 708	56,29
Ver. Staaten von Amerika .	303	18,24	481 138	15,59
Deutschland	117	7,05	284 063	9,22
Frankreich	111	6,68	232 404	7,53
Zusammen	1211	72,91	2 734 313	88,63
Uebrige Länder	450	27,09	350 773	11,37
Insgesamt	1661	100,00	3 085 086	100,00

Die Entwickelung des französischen Schiffbaues zeigt in letzter Zeit einen entschiedenen Fortschritt. Im Jahre 1900 nahm er sogar einen starken Aufschwung, und dabei weisen die Leistungen der Werften Frankreichs im Jahre 1901 noch eine ansehnliche Steigerung gegen das Vorjahr auf. Der gesamte, während des verflossenen Jahres in Frankreich fertiggestellte Schiffsraum übertrifft den von 1900 um 8,7 % und den von 1899 um 49,3 %. In absoluten Ziffern stellt sich dieser Fortschritt der französischen Werftleistungen während der letzten drei Jahre nach Massgabe des erbauten Schiffsraumes in Br.-R.-T., wie folgt, dar:

Jahr	Handelsschiffe	Kriegsschiffe	Zusammen
1899 . . .	89 794	65 880	155 674
1900 . . .	165 348	48 490	213 838
1901 . . .	177 543	54 861	232 404

Was aber den französischen Schiffbau im Gegensatz zu dem der übrigen europäischen Staaten besonders kennzeichnet, das ist das starke Ueberwiegen der Segler über die Dampfer sowohl nach der Zahl wie nach dem Raumgehalt der Schiffe. Nachdem im Schiffbau der Ver. Staaten von Amerika neuerdings, besonders infolge der raschen Zunahme des Baues von Stahlschiffen, die Dampfer mit etwas mehr als 60 % das entschiedene Uebergewicht über die Segelschiffe erlangt haben, stehen die französischen Werften mit ihrer starken Bevorzugung der letzteren unter denen aller anderen Kulturstaaten fast einzig da. Diese auffällige Erscheinung ist zum grössten Teil eine Folge des zur Zeit noch in Kraft bestehenden Subsidiengesetzes von 1893, welches gerade dem Bau von Segelschiffen sehr beträchtliche Staatsbeihilfen gewährt. Indessen dürfte sich das gegenwärtige Verhältnis der Segler und Dampfer im französischen Schiffbau bald recht erheblich zu gunsten der letzteren verschieben, wenn erst der von der Deputiertenkammer bereits genehmigte und nunmehr dem Senate zur Beschlussfassung vorliegende Gesetzentwurf in Wirkung getreten ist, welcher für Segelschiffe von mehr als 800 Br.-R.-T. die staatlichen Subventionen ganz erheblich verkürzt und dafür die Staatsprämien für Dampfschiffe wesentlich erhöht, ja selbst den für französische Reeder im Auslande erbauten Dampfern von moderner Konstruktion staatliche Zuschüsse gewährt.

Bringt man von der letztjährigen Gesamtleistung der französischen Werften die 19 Kriegsschiffe mit ihren 54 861 t Deplacement in Abzug, so verbleiben für die Handelsflotte 92 Fahrzeuge mit 177 543 t R. Brutto-Raumgehalt. Diese letzteren zerfallen in 73 Segelschiffe mit 124 628 Br.-R.-T. und nur 19 Dampfer mit 52 915 Br.-R.-T. Demnach entfallen von dem gesamten Raumgehalt der im Jahre 1901 in Frankreich erbauten Handelsschiffe volle 70 %, auf Segler, und im Jahre 1900 betrug der Anteil der Segelschiffe am gesamten fertiggestellten Raumgehalt der Handelsschiffe sogar 83 %. Dieses ungewöhnliche Verhältnis springt noch deutlicher ins Auge, wenn man die entsprechenden Ziffern anderer Staaten zum Vergleich heranzieht. Der gesamte Raumgehalt aller während der beiden letzten Jahre nach Lloyds Register in Grossbritannien, Deutschland und Frankreich erbauten Handelsschiffe und speziell derjenige der Segelschiffe betrug:

Länder	Raumgehalt der Handelsschiffe überhaupt in Br.-R.-T.		Raumgehalt der Segelschiffe besonders in Br.-R.-T.		Anteil der Segler am Raumgehalt der Handelsschiffe in %	
	1900	1901	1900	1901	1900	1901
Grossbritannien	1 442 471	1 524 739	9 871	23 661	0,7	1,5
Deutschland .	204 731	217 593	8 813	8 109	4,3	3,7
Frankreich . .	116 758	177 543	96 864	124 628	83,0	70,2

Auf die einzelnen Schiffsbaudistrikte Frankreichs sowie auf den Holz- und Eisenbau verteilten sich die im Jahre 1901 fertiggestellten Segel- und Dampfschiffe nach Zahl und Raumgehalt, wie folgt (die 19 Kriegsschiffe mit einem Deplacement von 54 861 t bleiben hierbei unberücksichtigt):

Schiffbaubezirke	Dampfschiffe aus Stahl		Segelschiffe: Eisen- u. Stahlschiffe		Segelschiffe: Holzschiffe	
	Zahl	Brutto-Tonnengehalt	Zahl	Brutto-Tonnengehalt	Zahl	Brutto-Tonnengehalt
Havre und Rouen . . .	8	24 871	4	11 020	—	—
Nantes und St. Nazaire	6	17 436	43	100 041	1	721
Bordeaux.	—	—	3	7 453	—	—
Mittelmeerküste	4	10 008	—	—	2	356
Übrige Häfen	1	600	—	—	20	5037
Insgesamt . .	19	52 915	50	118 514	23	6114

Von den im Jahre 1901 auf französischen Werften vom Stapel gelassenen Schiffen hatten 49 einen Raumgehalt von 2000 und mehr Br.-R.-T.

Zählt man unter Fortlassung der Kriegsschiffe die für französische Reedereien während des Jahres 1901 in Grossbritannien fertiggestellten 13 Dampfschiffe mit 20 609 Br.-R.-T. der letztjährigen Leistung der eigenen Werften Frankreichs hinzu, so weist die Handelsflotte Frankreichs am Schluss des verflossenen Jahres gegen den vorjährigen Bestand einen Gesamtzuwachs von 105 Segel- und Dampfschiffen mit zusammen 198 152 Br.-R.-T. Raumgehalt auf, an welchem der Anteil der Segelschiffe rund 63 % beträgt.

Beseitigung von Schiffahrtshindernissen auf der Unterelbe.*)

Nachdem der § 25 der Strandungsordnung vom 17. Mai 1874, welcher das Verfahren zur Beseitigung von Schiffahrtshindernissen in Fahrwassern, auf Reeden und in Häfen regelt, durch das Reichsgesetz vom 30. Dezember 1901 eine Abänderung nach der Richtung erfahren hat, dass den zur Freihaltung der Fahrwasser verpflichteten Behörden das Einschreiten erleichtert und zugleich jeder Zweifel wegen Heranziehung nicht nur des Schiffes oder Wracks, sondern auch der Ladung zur Deckung der Räumungskosten beseitigt ist, erscheint es geboten, der Deputation für Handel und Schiffahrt in finanzieller und technischer Beziehung die Mittel zur Verfügung zu stellen, deren sie bedarf, um beim Entstehen von Schiffahrtshindernissen auf der Unterelbe die zu einer möglichst schnellen und vollständigen Räumung des Fahrwassers erforderlichen Massnahmen zu treffen.

Bisher sind von Fall zu Fall Verträge mit Unternehmern, insbesondere mit dem Nordischen Bergungsverein, abgeschlossen worden. Durch die Verhandlungen mit dem Unternehmer und die erst nach ihrem Abschlusse mögliche Einwerbung der Geldmittel ging natürlich, auch bei grösster Beschleunigung des Verfahrens, Zeit verloren. Die Verzögerung fiel aber insoweit nicht erheblich ins Gewicht, als in der Regel die Vertreter des gesunkenen Schiffes zunächst die Bergung versuchten und nach der bisherigen Fassung des § 25 der Strandungsordnung die Behörde erst einschreiten konnte, nachdem die privaten Bergungsversuche als aussichtslos oder nicht mehr lohnend aufgegeben waren, also in der Mehrzahl der Fälle zu einem Zeitpunkte, in welchem der Zustand oder die Lage des Wracks sich nicht mehr erheblich verschlechtern konnte. Durch das Gesetz vom 30. Dezember v. J. ist die Sachlage wesentlich verändert. Die Behörde kann in Zukunft in allen Fällen, in welchen ihr dies im öffentlichen Interesse angezeigt erscheint, die Beseitigung eines Schiffahrtshindernisses sofort in die Hand nehmen, sie wird deshalb, auch dann, wenn die Eigentümer eines im Fahrwasser der Elbe gesunkenen Schiffes unverzüglich Hebungsversuche machen, zu prüfen haben, ob diese Versuche in sachgemässer Weise und mit genügenden technischen Hilfsmitteln unternommen werden, um die im öffentlichen Interesse erforderliche Räumung des Fahrwassers zu gewährleisten. Erscheint der Erfolg der privaten Bergungsarbeiten zweifelhaft, so wird die Behörde sich als verpflichtet erachten müssen, die Beseitigung des Wracks ihrerseits unverzüglich und unter Anwendung aller verfügbaren Hilfsmittel zu veranlassen.

Damit die Deputation für Handel und Schiffahrt sofort einschreiten kann, ist es erforderlich, ihr im Voraus Geldmittel für derartige Räumungsarbeiten im Budget zur Verfügung zu stellen. Da die Beseitigungskosten von der Zahl und Grösse der Wracks, ihrer Lage und mancherlei anderen Verhältnissen abhängen, so lassen sie sich nicht im Voraus berechnen; es wird deshalb eine Pauschalsumme zu bewilligen sein. Auf Grund der bisherigen Erfahrungen beantragt der Senat in Uebereinstimmung mit der Deputation den Betrag von 200 000 ℳ für Wrackbeseitigungen in das jedesmalige Staatsbudget einzustellen.

Nach der neuen Fassung des § 25 der Strandungsordnung darf, sobald die Behörde eingeschritten ist, ohne ihre Genehmigung von dem Schiffe oder Wrack nichts mehr fortgeschafft werden; alle Gegenstände, welche zur Zeit des Einschreitens der Behörde auf demselben vorhanden waren, mit Ausnahme der Habe der Schiffsbesatzung, des Reisegutes der Reisenden und der Post, können für die Kosten der staatlichen Beseitigung in Anspruch genommen werden. Die Behörde ist also bei rechtzeitiger Betätigung nunmehr in der Lage, zur Deckung der für die Räumung des Fahrwassers aufzuwendenden Beträge in allen Fällen die ganze Ladung heranzuziehen. Wenn auch in jedem einzelnen Falle ein etwaiger Mehrerlös aus den beseitigten Gegenständen den Beteiligten auszukehren ist, so werden doch den Ausgaben für staatliche Wrackbeseitigungen in Zukunft wesentlich grössere Einnahmen als bisher gegenüberstehen. Da es an jeglichem Anhalt fehlt, die Höhe dieser Einnahmen für ein bestimmtes Jahr im Voraus zu schätzen, dürfte es sich empfehlen, bis auf weiteres denselben Betrag wie für die Ausgaben auch für die Einnahmen in das Budget einzustellen.

Für das laufende Jahr dürften, da die Einnahmen und Ausgaben sich nicht gleichmässig über das Jahr verteilen, die vollen Beträge nachträglich einzustellen sein und zwar die Einnahmen in Art. 38 als Rubr. 53, die Ausgaben in Art. 81 unter 1 als Rubr. 60.

Ferner mussten die Schiffahrtsbehörden sich die Frage vorlegen, ob heute genügendes Hebematerial vorhanden ist, um die Zufahrtsstrasse zum hiesigen Hafen, die Unterelbe, freihalten zu können. Nach den neueren Erfahrungen war diese Frage zu verneinen und kann es keinem Zweifel unterliegen, dass die Anschaffung leistungsfähigerer Prähme wünschenswert ist.

Bevor aber die Deputation für Handel und Schiffahrt sich endgültig über die Art der zu beschaffenden Hebemittel schlüssig machte, sowie darüber, ob der Staat solche bereitzustellen und in Betrieb zu halten hätte oder mit privaten Unternehmern Abmachungen über ihre Bereitstellung zu treffen wären, hat sie sich über die Wrackbeseitigung in England, Belgien und Holland unterrichtet. Aus dem Berichte, welchen zwei zum Studium der dortigen Verhältnisse entsandte Beamte erstattet haben, erfolgen in der Senatsvorlage nähere Mitteilungen.

Auf Grund aller in der Vorlage mitgeteilter Erwägungen hat die Deputation für Handel und Schiffahrt empfohlen, zur Beschaffung des erforderlichen Hebematerials, sowie zur Ausführung der dem Staate zufallenden Wrackbeseitigungen auch in Zukunft private Unternehmer heranzuziehen. Die Leistungen, welche die letzteren zu übernehmen hätten, wären im wesentlichen die folgenden:

Der Unternehmer hätte sich in den Besitz eines Hebematerials von einer Gesamt-Tragfähigkeit von mindestens 3000 Gewichtstonnen à 1000 kg zu setzen. Ob er zu dem Zwecke zwei oder mehr Hebefahrzeuge anschaffen wollte, könnte ihm überlassen bleiben. In ersterem Falle würde er dieselben beständig zur Ausführung staatlicher Beseitigungsarbeiten zur Verfügung zu halten haben. Im letzteren Falle würde es genügen, wenn er nur zwei Hebefahrzeuge, die aber eine Tragfähigkeit von annähernd 1500 t haben müssten, ständig bereit hielte. Ausser den Hebefahrzeugen wären Taucher, Taucherfahrzeuge, Schleppdampfer, Leichter und die für Hebungen sonst erforderlichen Hilfsmittel soweit bereit zu halten, dass mit Beseitigungsarbeiten nach erteiltem Auftrage sofort begonnen werden könnte.

Der Unternehmer hätte sich ferner zu verpflichten, alle ihm von der Deputation für Handel und Schiffahrt übertragenen Arbeiten zur Beseitigung von Schiffahrtshindernissen auf der Unterelbe unverzüglich in Angriff zu nehmen und ohne willkürliche Unterbrechung auszuführen. Es handelt sich dabei je nach Lage der Verhältnisse um die in der Vorlage näher aufgeführten Leistungen:

*) Diesem Antrag des hamburgischen Senats bei der Bürgerschaft wird es, weil er einem längst empfundenen Bedürfnis entspricht, an Anerkennung nicht fehlen. Ganz besonders ist sein zweiter Teil von Bedeutung für eine ungetrübte Verkehrsentwickelung auf der Elbe; ist auch der anfänglich beabsichtigte Plan, einen Unternehmer für die Wrackbeseitigungen durch Anschaffung von Hebeprähmen zu subventionieren, fallen gelassen.

Die zur Zeit der Uebertragung der Beseitigungsarbeit in dem betreffenden Schiff oder Wrack befindliche Ladung hätte der Unternehmer, wenn anders die Beseitigung des Schiffahrtshindernisses nicht möglich wäre, oder wenn die Erhaltung des Werthes der Ladung dies erforderlich machte und dadurch die Beseitigungsarbeit nicht gefährdet werden würde, herauszunehmen und nach näherer Anweisung zu landen und zu lagern.

Die Deputation für Handel und Schiffahrt hat beantragt, diese Arbeiten im Wege der öffentlichen Ausschreibung zu vergeben.

Es liegt in der Natur der geforderten Leistungen, dass brauchbare Angebote nur erwartet werden können, wenn die Vergebung der Arbeiten auf einen längeren Zeitraum erfolgt, der nach dem Vorschlage der Deputation auf zehn Jahre zu bemessen wäre.

Der Senat glaubt nach Anhörung der Finanzdeputation, dass der von der Deputation für Handel und Schiffahrt empfohlene Weg zur Beschaffung vermehrter technischer Hilfsmittel für die Beseitigung von Wracks und zur Gewinnung des erforderlichen geschulten Personals beschritten und zunächst von der Einrichtung eines staatlichen Dienstes für die Freihaltung des Fahrwassers der Unterelbe abgesehen werden sollte.

Die Bürgerschaft wird hiernach ersucht, es mitzugenehmigen:

1) dass als »Erlöss aus beseitigten Schiffahrtshindernissen auf der Unterelbe« in Art. 38 als Rubr. 53 und für »Beseitigung von Schiffahrtshindernissen auf der Unterelbe« in Art. 81 unter 1 als Rubr. 60 je ein Betrag von ℳ 200 000 in das diesjährige Staatsbudget nachträglich eingestellt werde;
2) dass die vom Staate zu übernehmenden Beseitigungen von Schiffahrtshindernissen auf der Unterelbe für einen Zeitraum von zehn Jahren im Wege der öffentlichen Ausschreibung an einen Unternehmer vergeben werden.

Schiffbau.

Bauaufträge.

Die Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Hansa« hat dem Bremer Vulkan in Vegesack den Bau von zwei grossen Dampfern für die ostindische Linie in Auftrag gegeben. Die Schiffe werden 390' lang, 50' 9" breit und 30' hoch, der Tiefgang beträgt 24'; sie erhalten eine Tragfähigkeit von 7000 t. Jedes Schiff wird mit einer vierfachen Expansionsmaschine von 2500 Pferdekräften ausgestattet, die ihm eine Geschwindigkeit von 12 Meilen verleihen soll.

* * *

Stapelläufe.

Am 5. Juli lief der für die Ostafrika-Linie auf der Werft von Janssen & Schmilinsky A.-G. Steinwärder, neuerbaute Dampfer »**Kadett**« vom Stapel. Dieser in erster Linie zu Schleppzwecken an der ostafrikanischen Küste erbaute Dampfer soll gleichzeitig als Tender dienen zur Beförderung von kleineren Frachtmengen und von Passagieren von Bord der grossen Hauptdampfer aus an Land. Seine Grössenverhältnisse sind: 115' × 23' × 9'. Eine Compoundmaschine mit Oberflächen-Kondensation von 350 indizierten Pferdekräften wird eingebaut werden.

* * *

Am 7. Juli ist auf der Middleton-Werft (W.-Hartlepool) der Herren Furness, Withy & Co., der grosse Dampfer »**Badenia**« für die Hamburg-Amerika Linie vom Stapel gelaufen. Das Schiff unter Aufsicht und nach der höchsten Klasse des Germanischen Lloyd gebaut, hat eine Länge von 466 Fuss und verfügt über eine Ladefähigkeit von 14 600 t. Seinen Zweck als Frachtdampfer entsprechen auch die vorzüglichen zum Löschen und Laden eingerichteten Hilfsmittel: 17 starke Dampfwinden, grosse Ladeluken, 14 Ladebäume. Die Maschine, von den Herren Richardson, Westgarth & Co. erbaut, hat Zylinder von 28", 46" und 77" Durchmesser bei 48" Hub und zwei grosse einzelendige Kessel, die auf einen Druck von 180 lb. konzessioniert sind.

* * *

Am 9. Juli erfolgte der Stapellauf des für die Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Argo«, Bremen, bei der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft im Bau befindlichen Frachtdampfers »**Louisiana**« von 417' Länge, 49' Breite und 30' 8" Raumtiefe von Oberkante Kiel bis Upperdeck. Die Tragfähigkeit wird ca. 6600 t betragen. Das Schiff erhält eine Quadruple-Maschine von 2400 ind. HP.

* * *

Der neue Siebenmast-Schooner »**Thomas W. Lawson**« ist am 10. Juli in Fal River, Mass, vom Stapel gelaufen. Das Schiff ist 405' lang und wird 8000 t Kohlen laden können.

* * *

Von der Lühring'schen Schiffswerft zu Hammelwarden ist der für die Firma Lehmann & Enders, Itzehoe aus Stahl gebaute Gaffelschooner »**Emma Sophie**« abgeliefert. Das Schiff hat eine Länge von 90', eine Breite von 22' und im beladenen Zustande einen Tiefgang von 9'. Sein Nettoraumgehalt beträgt etwa 350 cbm bei einer höchsten Ladefähigkeit von 200 t.

* * *

Am 12. Juli Mittags ist für den Norddeutschen Lloyd der Doppelschraubendampfer »**Zieten**« auf der Schichauschen Werft in Danzig vom Stapel gelaufen. Der als Passagier- und Frachtschiff gebaute Dampfer hat folgende Dimensionen: 138 m × 17 m × 12 m, Tragfähigkeit 8000 t, Raumgehalt 7900 t R.-Br. Der Dampfer vermag etwa 95 Passagiere erster, 71 zweiter Klasse und 2000 Zwischendeckspassagiere zu befördern. Sämtliche Passagierräume werden den verschiedenen Klassen entsprechend in gediegener Weise ausgestattet. Das Material des Schiffskörpers besteht ausschliesslich aus bestem deutschen Siemens-Martin-Stahl. Die grösste Sorgfalt ist den Sicherheitsvorrichtungen gewidmet. Ausser einem durchlaufenden Doppelboden ist das Schiff durch 9 bis zum Oberdeck reichende wasserdichte Querschotten in 10 Abteilungen eingeteilt, wodurch bei etwaigen Unfällen eine ganz besondere Sicherheit gewährleistet wird; sodann erhält das Schiff 10 grosse Rettungs- und 6 sonstige Boote. Des Weiteren verdienen hier die ausgezeichneten Vorkehrungen für Feuerlöschzwecke Erwähnung, wofür eine eigene Dampflöschpumpe von 125 t stündlicher Leistungsfähigkeit mit separaten, nach allen Teilen des Schiffes reichenden Schlauchanschlüssen vorhanden ist. Auch dieser Dampfer ist, wie alle neueren Schiffe des Lloyd, zur Vermeidung der lästigen Schlingerbewegungen mit Schlingerkielen versehen worden, die sich vorzüglich bewährt haben. Die Maschinenanlage besteht aus zwei dreifachen Expansionsmaschinen von zusammen 5000 indizierten Pferdekräften, die dem Schiffe eine Geschwindigkeit von 14 Seemeilen in der Stunde geben werden. Dampfer »Zieten« wird auf der Linie Bremen-New-York und der Reichslinie nach Australien Verwendung finden.

* * *

Der auf der Werft von Blohm & Voss, Hamburg, am 15. Juli vom Stapel gelassene Dampfer »**Prins der Nederlanden**« ist ein Stahl-Schraubendampfer, der im Auftrage des Koninklijke West-Indische Maildienst in Amsterdam für die höchste Klasse der Nederländischen Vereenigung und nach den Vorschriften des Englischen Lloyd und des Bureau Veritas erbaut wird. Das Schiff erhält eine Länge von 206', eine Breite von 38' und eine Tiefe von 21' 2" und wird nach dem Cellular-Doppelbodensystem mit 5 bis zum Hauptdeck reichenden wasserdichten Schotten gebaut. Die Maschine ist eine vertikale, direkt wirkende dreifache Expansionsmaschine für 1400 i. PS., die dem Schiffe eine Geschwindigkeit von 11½ Knoten verleiht. Der erforderliche Dampf wird in zwei Einfachkesseln erzeugt. Das Schiff erhält zwei Pfahlmasten

mit Schoonertakelage, von denen der Fockmast mit vier Ladebäumen und zwei Ladewinden, der Grossmast mit zwei Ladebäumen und zwei Ladewinden versehen wird, vier Rettungsboote, eine Dampfbarkasse und 1 Gig gehören zur Ausrüstung des Schiffes, das für die Aufnahme von 37 Passagieren erster Klasse in 22 Kammern und 8 Passagieren zweiter Klasse in zwei Kammern eingerichtet wird. Die Einrichtung und Ausstattung des Schiffes (mit Speise-, Rauch- und Damen-Salon) wird allen modernen Anforderungen entsprechen, dasselbe erhält elektrisches Licht in allen Räumen Dampfheizung und gute Ventilation, einen Dampf- und Handsteuerapparat, Dampfankerspill etc.

Vermischtes.

Ueber die Aussicht der diesjährigen **Maisernte in den Ver. Staaten** äussern sich die Herren Funch, Edye & Co., New-York, in folgender bemerkenswerter Weise: »Während das andauernde Regenwetter einigen Spekulanten Gelegenheit gab, die Getreidepreise in die Höhe zu schrauben, verhinderten sie den Abschluss neuer Geschäfte. Im allgemeinen wird nicht geglaubt, dass der Weizenernte bisher durch Witterung nennenswerter Schaden zugefügt ist, wohl aber darf angenommen werden, dass die heranwachsende Maisernte durch das nasse Wetter sehr zu ihrem Vorteile beeinflusst wurde. Und wird das Heranreifen durch warmes Wetter auch weiter begünstigt, dann steht eine ganz hervorragende (phenomenal) Maisernte in Aussicht. Sollte der Weizen doch gelitten haben, die Quantität der Ernte wird dadurch nicht in Mitleidenschaft gezogen, und jede Verminderung der Qualität führt wegen der fallenden Preise zu einer erhöhten Ausfuhr dieser Cerealie.

In seinem in der englischen Presse veröffentlichten Bericht über den **Schiffsverkehr in Hamburg** während des letzten Jahres macht der britische Generalkonsul Sir W. Ward, eine Reihe von Mitteilungen, die umsomehr Verbreitung verdienen, als das amtliche statistische Material über diesen Gegenstand noch nicht herausgegeben ist. Im Gegensatz zum Volumen der auch im letzten Jahre gestiegenen Ein- und Ausfuhr ist ihr Wert etwas gefallen. Während der Raumgehalt aller einkommenden und ausgehenden Schiffe 345 486 t R. zugenommen hat, war die Schiffsanzahl um 255 geringer. Ein Beweis von den steigenden Grössenverhältnissen der Schiffe, die den Hamburger Hafen aufsuchen. Mit Bedauern stellt der Generalkonsul eine erhebliche Abnahme der Einfuhr vom Ver. Königreich nach Hamburg fest, während die Ausfuhr nach England nach Umfang und Wert ganz beträchtlich gestiegen ist. Ebenso hat der Anteil der englischen Flagge am hamburgischen Gesamtverkehr eine nicht unbedeutende Zunahme erfahren. Von allen Schiffen, die Hamburg im Jahre 1901 anliefen, waren 8744 Dampfer mit 7 536 000 t R. und 4103 Segler mit 847 000 t; 9449 Schiffe mit 7 620 000 t kamen beladen, 3398 mit 763 000 mit Ballast an. Die Einfuhr zeigte gegen das Vorjahr bei folgenden Flaggen eine Zunahme: deutsche um 191 045 t, britische 144 459, italienische 26 337, spanische 26 118, österreich-ungarische 14 799, amerikanische 5984 *), französische 5347 und schwedische 4583 t; eine Abnahme bei folgenden Flaggen: norwegische 42 080 t, holländische 19 532, dänische 11 594, russische 11 368, griechische 7606 und belgische 2194 t. Bemerkenswert ist auch noch, dass sich unter 4816 für britische Schiffe angemusterten Seeleuten nicht weniger als 3694 Ausländer befanden. Ein Beweis für die Richtigkeit des Ausspruchs, dass die britische Handelsmarine, wollte sie die Ausländer und Laskaren abstossen, entweder ihre Tätigkeit zum Teil einstellen müsste oder dass sie zum Zahlen von exorbitanten Heuern gezwungen wäre.

*) Im Vorjahre war die amerikanische Flagge garnicht vertreten.

Kaiser Wilhelm-Kanal.

Betriebs-Ergebnisse im Monat Mai 1902.

(Mitgeteilt durch Gläfcke & Hennings, Schiffsmakler, Hamburg—Brunsbüttelkoog—Holtenau.)
(Nach Ermittelungen des Kaiserl. Kanalamts Kiel.)

Es passierten den Kanal in beiden Richtungen:

Dampfer mit eigener Kraft	1121	mit	294 650 t	N.-R.
do. geschleppt	735	»	271 820	»
	1401	»	49 092	»
Segler, geschleppt oder mit eigener Kraft	774	»	33 349	»
	216	»	43 597	»
Leichterfahrzeuge	109	»	36 572	»
Zus.	4356	»	729 080	»

Von den Dampfern fuhren unter

deutscher Flagge	892	Fahrzeuge mit	177 252 t	N.-R.
britischer »	26	» »	21 030	»
dänischer »	82	» »	37 495	»
schwedischer »	54	» »	13 915	»
norwegischer »	13	» »	4 550	»
französischer »	—	» »	—	»
russischer incl. finn. »	24	» »	17 395	»
div. Flaggen »	30	» »	23 013	»

Es hatten einen Tiefgang

von weniger als 5,9 m	2558 Schiffe
» 6 m bis 8,5 m	35 »

Die durchschnittliche Fahrzeit betrug:

für Dampfer mit 0,1—5,4 m Tiefgang:	8 Std. 41 Min.
» » » 5,5—6,9 » »	11 » 38 »
» » » 7,0—8,5 » »	11 » 51 »
» Schleppzüge	14 » 40 »

Die Abfertigungszeit in den Endschleusen betrug:

in Brunsbüttel	eingehend:	22 Min.
	ausgehend:	17 »
in Holtenau	eingehend:	19 »
	ausgehend:	14 »

Es passirten bei elektrischer Beleuchtung:

während weniger als der halben Fahrzeit	231 Fahrzeuge
» der halben oder eines grösseren Teiles der Fahrzeit	175 »

Statistik über den Kaiser Wilhelm-Kanal im Monat Juni 1902.

Richtung Brunsbüttel—Holtenau.

Die Ladung bestand aus:

	Dampfer	N.-R.-T.	Segler	N.-R.-T.	Leichter	N.-R.-T.
Passagiere	6	90	—	—	—	—
Kohlen	20	8245	12	1896	19	6743
Steine	—	—	95	1834	2	750
Eisen	9	7813	—	—	—	—
Holz	—	—	2	70	—	—
Getreide	1	202	349	6760	9	2247
And. Massengüter	19	12034	27	1652	7	4356
Stückgüter	178	58225	2	24	8	904
Viehtransporte	1	499	—	—	—	—
Petroleum	1	1900	—	—	—	—
Leer oder Ballast	153	16326	65	1398	—	—
	388	105334	552	13634	45	15000

Richtung Holtenau—Brunsbüttel.

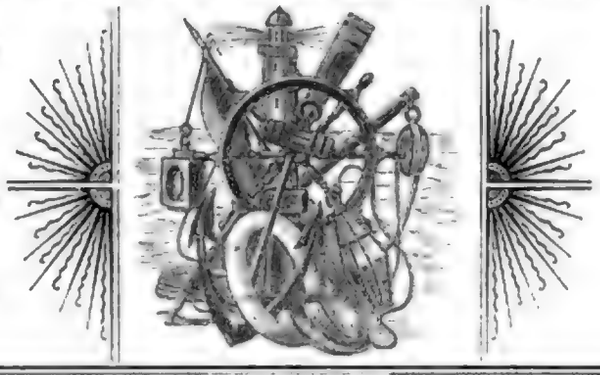
	Dampfer	N.-R.-T.	Segler	N.-R.-T.	Leichter	N.-R.-T.
Passagiere	5	923	—	—	—	—
Kohlen	—	—	—	—	—	—
Steine	1	240	80	3619	21	2169
Eisen	12	19195	17	565	—	—
Holz	130	75835	61	7468	12	5597
Getreide	16	7253	4	150	—	—
And. Massengüter	17	3843	22	742	3	907
Stückgüter	188	71068	2	143	1	124
Leer oder Ballast	51	11277	207	6879	11	3327
	420	189684	402	19566	48	12124

Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer
zu Hamburg.
(Geschäftsführender Verein, Steinhöft 1.)

Seeschiffer-Verein „Weser"
in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin"
in Stettin.



Schiffer-Gesellschaft
in Lübeck.

Verein
Flensburger Seeschiffer
in Flensburg.

Seeschiffer-Verein
in Danzig.

Dem Jahresbericht des Seeschiffer-Vereins »Stettin« wird noch folgendes entnommen:

Sturm-Warnungs-Signale bei Nacht. Von dem Küsten-Bezirks-Amt wurde ein Gutachten eingefordert über die Zweckmässigkeit an solchen Warnungssignalen und um Vorschläge für die Einrichtung solcher ersucht. Vorgeschlagen wurde die Einführung von weissen Lichtern, aus deren Stellung man die Windrichtung erkennen kann. Die von dem Verein angestrebte bessere Bezeichnung der Oderbank bildete wieder Gegenstand eingehender Besprechungen und konnte aus den Mitteilungen der betreffenden Behörden entnommen werden, dass bereits Untersuchungen angeordnet sind, um auch diesen so sehr wichtigen Gegenstand, welcher den Verein schon lange Jahre beschäftigt hat, endlich zum Abschluss zu bringen.

Die Bestrebungen unseres Vereins für die Auslegung eines Feuerschiffes am Fehmarn-Belt sind zur Freude aller Interessenten endlich von Erfolg gekrönt, denn am 24. März d. J. ist das Feuerschiff »Puttgarden-Riff« auf seine Station gelegt und wird hoffentlich zur sicheren Navigierung jener belebten Schiffahrtsstrasse sehr viel beitragen.

Auch das Ruder-Kommando beschäftigte den Verein in längerer Besprechung und Beratung und wurde endlich mit grosser Majorität der Beschluss gefasst, auf den Vereinstagen dafür zu stimmen, dass man das Kommando rechts und links so lange einführen möge, bis ein internationales Ruder-Kommando zu stande kommt.

Unsere Bemühungen um Ausgabe einer neuen Haffkarte in etwas grösserem Massstabe ist von Erfolg gewesen. Vom Reichsmarineamt ist eine solche fertig gestellt und kommt nun zur Ausgabe. Ebenso ist durch die Liebenswürdigkeit des Küsten-Bezirksamts uns eine Kurstabelle für die Fahrrichtungen von der Königsfahrt bis zur Kaiserfahrt übermittelt, welche auf Kosten des Vereins vervielfältigt ist und den Mitgliedern unentgeltlich zur Verfügung steht. Das von Herrn Kapt. Leithäuser angeregte und ausgearbeitete Seiten-Nebel-Signalsystem wurde mehrfach besprochen und auch als nutzbringend und zweckentsprechend anerkannt; der Verein behielt sich aber vor, noch erst Material für diesen Gegenstand zu sammeln, damit auf dem nächsten Verbandstage besser darüber zu verhandeln sei.

Die von dem Verein ins Leben gerufene Seeschiffer-Asyl-Stiftung hat auch in diesem Jahre wiederum eine reiche Zuwendung erhalten. Die Witwe unseres früheren Kollegen, des Kapitän Karl Gass, Frau Bertha Gass geb. Warncke, hat dem Seeschiffer-Verein als Legat für eine Asyl-Stiftung ein Kapital von 20 000 Mark vermacht, welches nach ihrem dereinstigen Tode für die Unterhaltung des Asyls resp. Unterstützung hilfsbedürftiger Kapitäne oder deren Witwen verwandt werden soll. Wir alle sind der hochherzigen Spenderin zu grossem Dank für diese Gabe verpflichtet und hoffen, dass dies für andere mit Glücksgütern Gesegnete ein Fingerzeig sein möge, auch für die in ihrem schweren Beruf in Not und Bedrängnis geratenen alten Seeleute etwas zur Linderung zu tun. Stettin, die alte See- und Handelsstadt, besitzt leider für seine alten Seeleute keine Anstalten, welche sich ihrer in angemessener Weise annehmen.

Zum Schluss wollen wir nicht unterlassen, alle Mitglieder, welche sich durch die so rege und zahlreiche Beteiligung an den Versammlungen ausgezeichnet haben, für das Interesse, welches sie dem Verein widmen, zu danken. Möge es ihnen allen auch ferner zur Freude gereichen, an unserer ernsten Arbeit für das Interesse der Seeschiffahrt im allgemeinen, als auch für den ganzen Schifferstand im Besonderen, regen Anteil genommen zu haben; dann können wir mit Genugtuung und festem Vertrauen auch in die Zukunft sehen.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.

Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1902. No. 30. Hamburg, den 26. Juli. XXXIX. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Entscheidungen des Reichsgerichts etc. — Das Absetzen der Lotsen bei Cuxhaven. — Marconi's drahtlose Telegraphie. — Stapelläufe von deutschen und britischen Werften. (Juni 1902.). — Deutscher Nautischer Verein. Zweites Rundschreiben. — Schiffbau. — Vermischtes. — Briefkasten. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Auf dem Ausguck.

Im Anschluss an ihren Tätigkeitsbericht für das Jahr 1901 hat die Handelskammer zu **Altona** kürzlich einen Ueberblick über die Lage und den Gang von Industrie und **Schiffahrt** innerhalb ihres Bezirks veröffentlicht. Uns interessieren besonders die über die Schiffahrt angegebenen Daten. Und aus ihnen geht zunächst hervor, dass die Fischerei, ein Haupterwerbszweig des Bezirks, recht befriedigend abgeschlossen und den erheblichen Rückgang des Vorjahres grösstenteils wieder eingeholt hat. Während im Jahre 1899 der Gesamtumsatz 2,34 Mill. Mark betrug und im nächsten Jahre auf 350 000 Mark fiel, stieg er im Berichtsjahre wieder auf 2,25 Mill. Mark. Zum ersten Male veröffentlicht die Handelskammer eine Uebersicht der in ihrem Bezirk beheimateten See- und Küstenfahrzeuge; eine Flotte von 196 Seglern, 6809 t R. N. und 590 Mann Besatzung und von 18 Dampfern, 2969 t R. N. und 191 Mann. Die Durchschnittsgrösse aller Schiffe beträgt 46 t R. N. Den grössten Gesamtraumgehalt weist Blankenese auf, jedoch ist hier in den letzten 10 Jahren ein ganz bedeutender Rückgang zu verzeichnen; 1890 waren in Blankenese noch 8600 t R. N. beheimatet. Der Schiffsverkehr in den Häfen Altona, Glückstadt und Itzehoe zeigte im Grossen und Ganzen gegen das Verkehrsergebnis des Vorjahres eine Verschlechterung; nur die Wareneinfuhr in Altona hat sich um 30 000 t höher gestaltet. Bemerkenswert unter den statistischen Angaben über die Navigationsschule in Altona ist die in den letzten Jahren erheblich gestiegene Schülerfrequenz. Während im Durchschnitt von 1886 bis 1900 jährlich nur etwa 220 Schüler die Lehranstalt besucht haben, wuchs diese Ziffer im Jahre 1900 auf 326, um im letzten Jahre auf 377 zu steigen.

* * *

Die in Nr. 27 von uns ausgesprochene Forderung, es möge den Schiffen verboten werden, ihre **Lotsen bei Cuxhaven abzusetzen**, hat eine wahre Flut von Erörterungen nach sich gezogen. Während die meisten Leser unseren Ausführungen im Prinzip zustimmen, weil sie aus eigener Erfahrung das Absetzen der Lotsen bei Cuxhaven verurteilen, stellen sich Andere auf dem Standpunkt, dass unsere an dem jetzigen Zustand geübte Kritik zwar berechtigt sei, dass sie aber in der von uns veröffentlichten Form entweder nicht genüge oder zu Missverständnissen Anlass gebe. Soll, wie damals gesagt wurde, den Lotsen, gegebenenfalls unter Strafandrohung, verboten werden, bei Cuxhaven das Schiff zu verlassen, während die meisten Reedereien — so auch die vom Dampfer »Firsby« — bis Elbe-Feuerschiff III das Lotsgeld bezahlt haben, dann liegt der Gedanke nahe, die Lotsen generell, statt bei Cuxhaven, beim Elbe-Feuerschiff III oder II abzusetzen. Das wäre aber entschieden eine Verschlechterung der gegenwärtigen Verhältnisse, weil ein Schiff bei hartem Ebbestrom erst vollständig umwenden müsste, um den Lotsen abzusetzen, und nachdem das geschehen und das Ausholeboot bis

zum Feuerschiff geschleppt ist, dieselbe Wendung zurückzumachen hätte, um seine Reise fortsetzen zu können. Dieses doppelte Drehmanöver in einer verkehrsreichen, engen Stelle des Fahrwassers ist aber noch weit gefährlicher, als das einfache Absetzen bei der »Alten Liebe«, wo nur ein Einstellen der Fahrt erforderlich ist. Es bleibt wirklich zu verwundern, dass nicht mehr Unglücksfälle durch die erwähnte Umständlichkeit beim Lotsabsetzen bei den Elbefeuerschiffen verursacht sind, zumal doch wohl ein Viertel aller ausgehenden Schiffe ihre Lotsen tatsächlich erst beim Elbe-Feuerschiff III von Bord gehen lassen. Soll aber an den Elbelotsverhältnissen, soweit sie mit den vorstehenden Angaben im Zusammenhang stehen, Kritik geübt werden — und sie ist berechtigt — dann müsste vom hamburgischen Staat gefordert werden, dass er für eine bewegliche Lotsstation an einer Stelle des Fahrwassers Sorge trägt, an der der Dienst der Elbelotsen an Bord ausgehender Schiffe aufhört. Der fühlbare Mangel einer solchen Station ausserhalb Cuxhavens kann nicht genug verurteilt werden. Während für die einkommenden Schiffe, damit sie zeitig genug Seelotsen erhalten, ein Apparat in Tätigkeit ist, wie man seinesgleichen in anderen Seestädten vergeblich sucht, sind die Vorrichtungen zum Absetzen der Elbe-Lotsen ausgehender Schiffe sehr primitiver Natur. Wäre es einem Schiffe aus Witterungsverhältnissen nicht möglich, seinen Lotsen beim Elbe-Feuerschiff III oder II abzusetzen, dann könnte dieser in die Lage kommen, die Reise des Schiffes möglicherweise bis Dover mitmachen zu müssen. Andere Gelegenheit ihn ausserhalb des Feuerschiffs II los zu werden, bietet sich nur insofern, als die dort kreuzenden mit Seelotsen versehenen Lotsfahrzeuge sich zur Aufnahme des Elbelotsen aus Gefälligkeit bereit erklären. So richtig es ist, wenn wegen des südlichen Versetzens der Schiffe das Absetzen der Lotsen bei Cuxhaven verboten würde, so gefährlich wäre es auch, wenn unter den gegebenen Verhältnissen allen ausgehenden Schiffen zum Gebot gemacht würde, ihre Lotsen bei den Feuerschiffen gehen zu lassen. Entschliesst sich der Staat zur Errichtung einer beweglichen Lotsstation ausserhalb Cuxhavens, — dann allerdings müsste das Absetzen der Lotsen bei Cuxhaven bei hoher Strafe verboten werden. — Eine Anschauung, der wir vollkommen zustimmen, zumal von uns nicht behauptet wurde, die Lotsen müssten, wenn ihr Weggehen bei Cuxhaven verboten würde, alle beim Feuerschiff abgesetzt werden. Dass wir mit unseren damaligen Ausführungen einen recht wunden Punkt berührt haben, geht aus sehr zahlreichen Aeusserungen der hamburgischen Tagespresse hervor. Dort haben einzelne Herren ihrer Empfindung in herzerfrischender Weise Luft gemacht; allerdings ohne den Beweis erbracht zu haben, dass unsere Kritik nicht stichhaltig war. — —

Im Anschluss hieran noch ein kurzes Wort über die Hochflut von Aeusserungen, die sich an unseren Artikel über den Kollisionfall »S 42«–»Firsby« in der hamburgischen Tagespresse geknüpft hat. Soweit die Entgegnungen auf die hier gegebene Darstellung der Position beider Schiffe vor der Kollision Bezug hatten, kamen sie viel zu spät, weil wir gleich in der darauf folgenden Nummer der »Hansa« ohne jegliche Beschönigung erklärt hatten, leider unrichtig benachrichtigt gewesen zu sein. Wenn die hamburgischen Tageszeitungen, soweit sie von unserem ersten Aufsatz Notiz genommen hatten, auch die eine Woche später erfolgte Berichtigung veröffentlicht hätten, — dann wären die unzähligen gegen uns erhobenen und im docirenden Tone gehaltenen Vorwürfe und die vielen »gutgemeinten« Ratschläge unterblieben, weil sie nach unserer Erklärung vollkommen überflüssig geworden waren. Ganz anders sind aber die Angriffe zu beurteilen, die sich gegen den zweiten Teil desselben Aufsatzes richteten, nämlich gegen unsere Kritik an dem vorzeitigen Absetzen der Lotsen. Das Vonbordgehen der Lotsen bei Cuxhaven ist eine Kalamität, die durchweg, nur nicht von den interessierten Lotsen selbst, bedauert wird. Deshalb haben sich auch nur Lotsen gegen unsere Ausführungen gewandt, während Kapitäne, wie der an anderer Stelle veröffentlichte Artikel beweist, den von uns vertretenen Standpunkt teilen. Wir haben unseren Lesern gegenüber diese Erklärung für erforderlich gehalten.

* * *

Herr Schiffsbaumeister Andersen aus Kopenhagen schreibt:

Gestatten Sie, dass ich Ihnen von einer sehr wichtigen Sache Mitteilung mache, die auf dem eben verflossenen Kongress der Association Internationale de la Marine in Kopenhagen zur Sprache kam.

Ueber **Schiffsvermessung** war von Herrn Schiffbau-Ingenieur Albert Isakson, Stockholm, gesprochen und im Anschluss an seinen Vortrag wurde eine gedruckte Abhandlung verteilt. Um den Inhalt genügend prüfen zu können, war die Zeit zu kurz. Ich gebe die später von allen Kongressmitgliedern — auch von mir — angenommene Resolution zu diesem Thema in englischer Sprache wieder.

»Seeing that the confusion, at present prevailing in the application in different countries of the so called international or Moorsom Tonnagesystem, footet on the volumne of the ship and certain deductions, is a source of grave inconvenience to the shipping world generally and of

heavy pecuniary losses in the international competition to a great and increasing number of shipowners in particular, the Congress is of opinion, that a question of thorough practical reform in the tonnage laws merits the attention of the governements and recommend as a first step towards the definite solution of this problem, that a system, footed essentially on external volumne, should be studied in principle and detail and reported by an international commission of experts, appointed by the governements of the various maritime powers, with a view of thus creating a basis for future diplomatic transactions concerning the adoption of really tonnage regulations«.

Auf welche Weise dieser äussere Raum (external volumne) gemessen werden soll, bin ich mir mit Herrn Isakson nicht einig. Andere »constructeurs navale«, die mit zugegen waren, pflichten mir bei, dass es allein auf das Deplazement des Schiffes ankommen muss, wobei das Eigengewicht des Schiffes als Tara in Abzug kommt, um die Nettotonnage desselben zu ermitteln.

Ich schrieb schon in der »Nationaltidende« (18. Juni 1897) folgendermaassen darüber: »Im Gegensatz zu dem Prinzip, dass der inwendige Schiffsraum gemessen und davon ein so gut wie willkürlicher Abzug für Maschinen und Volksräume gemacht wird — wobei man gar keine Rücksicht nimmt auf das Eigengewicht des Schiffes, und wobei also auch Schiffe mit stärkeren und schwereren Materialien zu kurz kommen — steht die Deplazements-Berechnung als diejenige, welche am Besten allen gerechten Forderungen entspricht.« Aus der Deplazements-Berechnung resultiert der Raum, welchen das Schiff im Wasser verdrängt. Dieser Kubikraum ist leicht zu berechnen. Schon durch Feststellen des Gewichts der Materialien des Schiffes lässt sich nach der Konstruktionszeichnung die Tiefe des Schiffes ohne Ladung und Proviant berechnen; man weiss alsdann wie schwer das Deplazement des leeren Schiffes ist. Man kann demnach diese Berechnung kontrollieren, wenn das Schiff im Wasser liegt. Herrscht hierin Uebereinstimmung, dann muss die Wasserlinie des leeren Schiffes, die nur von mehr oder weniger salzhaltigem Wasser beeinflusst werden kann, als Richtschnur angenommen werden. Damit haben wir des Schiffes Eigengewicht oder dessen Tara festgesetzt. Die Wasserlinie eines leeren Schiffes ist leicht zu vermessen. Liegt das Schiff z. B. 7 Fuss hinten und 5 Fuss vorne, so ist 6 Fuss in der Mitte der Tiefgang. Man spannt alsdann eine Schnur auf der grössten Breite und misst von da nach der Form des Schiffes in der Wasserlinie. Ebenso misst man die Form der geladenen Wasserlinie, um das Areal beider Höhenquerschnitte zu erhalten. Legt man diese zusammen und dividiert sie mit zwei, dann erhält man ein Mittelareal, welches mit dem Abstand der Wasserlinien multipliziert den Kubus des ladefähigen Raumes ergiebt. Das Tara plus Netto-Deplazement macht demnach die Bruttotonnage aus. Wie weit die Autoritäten nach Brutto oder nach Netto das Schiff mit Abgaben belegen, soll hier nicht näher erörtert werden. Ich halte Netto für das einzige gerechte Versteuerungsmass. Unter Deplazement ist der Schiffsraum im Hafen zu verstehen. Wieviel »Seeschiff« in allen Fällen zu berechnen ist, muss mit Rücksicht auf die Eigenschaft jedes einzelnen Schiffes festgestellt werden. Der Fortschritt und die Sicherheit zur See ist ausserordentlich von der richtigen Vermessung des Schiffes abhängig. Die richtige Form des Schiffes, für die Seefahrt von grundlegender Bedeutung, kann nur aus einer Deplazementsberechnung resultieren, wie sie vorhin angedeutet wurde. Wir haben bisher zu sehr unter fehlerhaften Vermessungen gelitten, wofür unzählige Beispiele zeugen. Aber trotzdem wird es schwer werden, das in Schiffahrtskreisen konservative England für eine richtige Berechnung zu gewinnen. Inzwischen müssen wir auf dem Kontinent jedem Registrirungsschein die Deplacements-Berechnung beifügen. Die Zeit wird dann hoffentlich von selbst kommen, an der alle Berechnungen nach dem beschriebenen Prinzip geschehen. Geht man aber, wie Herr Albert Isakson meint, davon aus, nur den Körper des Schiffes ausserhalb zu messen, dann ist man auf dem Irrwege und es kommt zu keiner internationalen Verständigung. Es ist nämlich, um noch ein Beispiel anzuführen, das Verhältnis wie mit einer Tonne Butter. Man muss das Gewicht der Tonne vom Bruttogewicht abziehen, um das Netto-Butter-Gewicht zu ermitteln. Und man darf sich nicht damit begnügen den Umfang oder Inhalt der leeren Tonne zu ermitteln. Das Schiff trägt wie es das Wasser wegdrückt, und auf diesem Prinzip kann, wie gesagt, allein eine Einigkeit stattfinden.

* * *

Die Zahlen über die **zollfreie Einfuhr von Schiffsbaumaterialien** für das Jahr 1901 zeigen, dass im Ganzen die Einfuhr gegenüber den Vorjahren zurückgegangen ist, sowohl hinsichtlich der Menge als auch des Wertes. Die Einfuhr belief sich

	D.-Z.	Wert
1899	auf 494 606	10,8 Mill. Mk.
1900	» 569 699	14,7 » »
1901	» 538 254	10,3 » »

Die Einfuhr ist dem Quantum nach um 31 445 D.-Z., dem Werte nach um 4,4 Mill. Mark zurückgegangen, und zwar ist das letztere hauptsächlich in Folge des billigeren Eisen- und Holzpreises verursacht. Seit 1899 werden in den Vierteljahrsheften des Kaiserlich Stat. Amts die zollfreien Schiffsbaumaterialien, was früher nicht der Fall war,

auch nach Herkunftsländern nachgewiesen, sodass ein Vergleich auch hinsichtlich der Waren nach Menge und Wert für die einzelnen Länder möglich ist. Am meisten Verwendung haben rohe Platten und Blech aus schmiedbarem Eisen, Eck- und Winkeleisen, Roheisen, schmiedbares Eisen in Stäben, Anker und Ketten, grobe Eisenwaren, gesägtes und beschlagenes Bau- und Nutzholz, Dampf- und Hebemaschinen, Pumpen und sonstige Maschinen sowie Fischereinetze gefunden. Unter den Maschinen überwiegen die Dampf- und Hebemaschinen, die hauptsächlich aus England eingeführt sind. An Dampfmaschinen wurden im Jahre 1901 bezogen solche im Werte von 413 000 Mk. gegenüber 1,1 Mill. Mk. im Jahre 1900, an Hebemaschinen für 440 000 Mk. gegenüber 353 000 Mk. für 1900, und an Pumpen für 166 000 Mk. gegenüber 351 000 Mk. für 1900. Es ist erfreulich, dass trotz der starken Zunahme des deutschen Schiffsbaus im ganzen weniger eingeführt worden ist, also die Abhängigkeit vom Auslande nachgelassen hat. Auch die zollfreie Einfuhr von rohen Platten und Blech aus schmiedbarem Eisen ist zurückgegangen. Dieselbe belief sich 1899 noch auf 4 Mill. Mk. im Quantum von 209 579 D.-Z., ist jetzt jedoch auf 2,8 Mill. Mk. und 178 665 D.-Z. zurückgegangen. Weiter zeigt sich eine Abnahme der Einfuhr bei Eck- und Winkeleisen, stärker jedoch war diejenige bei Roheisen, Anker und Ketten, auch bei Bau- und Nutzholz, das hauptsächlich aus den Vereinigten Staaten von Nordamerika kam.

* * *

Die **Kollision** zwischen dem deutschen Dampfer »Lusitania« und dem spanischen »Amboto« gab dem Handelsgericht in Havre Gelegenheit in einer Frage der **Jurisdiktion** ein Urteil zu fällen. Der deutsche Dampfer strengte bei der französischen Behörde eine Schadensersatzklage gegen »Amboto« an, als dieser nach der Kollision den Hafen von Havre angelaufen hatte. »Amboto« hielt das französische Handelsgericht zur Entscheidung unzuständig, weil es sich um einen ausserhalb der französischen Hoheitsgrenze geschehenen Unfall zweier nichtfranzösischen Schiffe handelt. Diese Begründung wurde von der französischen Behörde verworfen, da am 14. Dezember 1897 das französische Handelsgesetzbuch durch einen Art. (407) bereichert worden ist, nach dem der Kläger den Beklagten entweder vor einem Gericht des eigenen Landes oder vor einem französischen Gericht zur Verantwortung ziehen darf, wenn eins der Schiffe in einem französischen Hafen seine Zuflucht genommen hat. Da im Sinne dieses Artikels, durch Einlaufen des spanischen Dampfers in Havre, das französische Tribunal zur Beurteilung und Entscheidung des Kollisionsfalles zuständig war, wurde die Kollisionsklage vor dem Handelsgericht in Havre mit dem Resultat ausgefochten, dass der spanische Dampfer zu den Kosten verurteilt wurde.

Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschiffahrt.

Mitgeteilt vom Reichsgerichtsrat Dr. Sievers.

10) Ladungsschaden durch Schiffszusammenstoss mit beiderseitigem Verschulden.

Am 15. März 1900 ist im Hamburger Hafen ein mit Zement beladener Leichter von der Schraube des neben ihm schwoienden Dampfers »Northenden« getroffen und infolge dieser Beschädigung gesunken. Die Zementladung ist verloren gegangen, während der Leichter gehoben und repariert werden konnte. Ladung und Leichter standen im Eigentum derselben Fabrik, die die Hebungs- und Reparaturkosten des Fahrzeuges und den Wert der verlorenen Ladung gegen den Reeder des Dampfers einklagte.

Die Schuld des Dampfers wurde erwiesen und die Klage vom Landgerichte infolge dessen in vollem Umfange zugesprochen. Das Oberlandesgericht aber fand, dass den Leichter eine Mitschuld treffe, weil er entgegen den Bestimmungen des Hafengesetzes und der Hafenordnung durch seine Lage das Fahrwasser in verkehrshindernder Weise verlegt gehabt habe. Daher müsse in Gemässheit des § 735 Abs. 2 Hand.-Ges.-Buch eine Verteilung des Schadens am Schiffe nach Massgabe des Anteils an der Schuld stattfinden. Unter Abwägung des beiderseitigen Verschuldens erkannte das Gericht dahin, dass der Eigentümer des Leichters 40 pCt. des Schadens selbst zu tragen habe, dass ihm aber 60 pCt. vom Reeder des »Northenden« zu ersetzen seien. Nach demselben Masstabe aber müsse auch der Schade an der Ladung verteilt werden, sodass der Kläger auch hiervon 40 pCt. selbst zu tragen habe, 60 pCt. aber vom Beklagten ersetzt erhalte.

Diese Verteilung des Schadens an der Ladung wurde mit der Revision von beiden Parteien angefochten. Der Kläger machte geltend, dass kein Grund vorliege, die Verteilung des Schadens am Schiffe auch auf die Ladung zu erstrecken, dass ihm vielmehr für diesen Schaden voller Ersatz werden müsse. Der Beklagte aber vertrat den Standpunkt, dass dieser Schade nach B. G. B. § 426 von beiden Teilen gleichmässig zu tragen sei.

Das Reichsgericht hat die Rechtsmittel beider Parteien zurückgewiesen und die Entscheidung des Oberlandesgerichts gebilligt.

Wenn auch die Begrenzung des Schadensersatzanspruchs nach Massgabe des beiderseitigen Verschuldens der Schiffsbesatzung auf Grund des § 735, Abs. 2 H.-G.-B. nicht für das Verhältnis der Reeder

zu den beschädigten Ladungsbeteiligten gilt, so gilt sie doch im Verhältnis der Reeder zu einander im vollen Umfange. Wird in Folge einer von der Schiffsbesatzung beider Schiffe verschuldeten Kollision der eine Reeder einem Ladungseigentümer ersatzpflichtig, so gehört auch dies im Verhältnis der beiden Reeder unter einander zu demjenigen Schaden, über welchen nach § 735 zu entscheiden ist, ob und in welchem Umfange er ersetzt werden muss. Wäre im vorliegenden Falle nicht der Kläger, sondern ein Dritter Eigentümer der Ladung gewesen und hätte dieser Dritte den Kläger, wozu er aus dessen Haftung für das Verschulden des Leichters befugt gewesen, wegen seines ganzen Schadens in Anspruch genommen, so liegt auf der Hand, dass der Kläger vom Beklagten für diesen Schaden Ersatz nach Massgabe, aber auch nur nach Massgabe des auf Grund des § 735 festgestellten Umfanges der Ersatzpflicht würde haben fordern können. Daran wird dadurch nichts geändert, dass der Kläger selbst der Ladungseigentümer war und deshalb zwar nicht durch Ersatzpflicht an sich selbst (»Hansa« 1900, S. 17), aber unmittelbar durch Verlust der Ladung den Schaden erlitten hat. In der Entscheidung, dass nach Massgabe des beiderseitigen Verschuldens der Schiffsbesatzung der Beklagte für den Dampfer »Northenden« bloss 60 pCt. des durch den Zusammenstoss verursachten Schadens zu tragen hat, liegt zugleich die Entscheidung, dass der weitere Schaden vom Kläger zu tragen sei. Wenn der Kläger von dem formalen Standpunkte aus, dass er Ladungseigentümer gewesen, den ganzen Wert der Ladung ersetzt verlangt, so kann der Beklagte ihm mit Recht entgegnen, dass er als Schiffseigner ihm davon 40 pCt. wieder erstatten müsste. Demnach kann es auch nicht darauf ankommen, ob der Kläger in seinem Schiffsvermögen für die 40 pCt. des Ladungswertes Deckung findet oder nicht. Denn für ihn als Schiffseigner handelt es sich nicht um eine positive Ersatzleistung, wofür allein die Beschränkung der Haftung in Betracht kommen könnte, sondern nur darum, dass er für einen Teil seines Schadens keinen Ersatz erhält.

Auch der Standpunkt des Beklagten aber ist verfehlt. Denn ein Gesamtschuldverhältnis im Sinne des § 426 B. G. B., wonach der Kläger und der Beklagte für den Schaden an der Ladung solidarisch zu haften hätten, liegt eben nicht vor. Wollte man aber ein solches Gesamtschuldverhältnis gleichwohl annehmen, so kommt doch in Betracht, dass die Ausgleichspflicht nach Köpfen nach § 426 nur eintritt, »so weit nicht ein Anderes bestimmt ist.« Der richterliche Ausspruch über die Teilung des Kollisionsschadens enthält aber zugleich eine Bestimmung des Ausgleichungsverhältnisses zwischen den beiden Gesamtschuldnern, die sich auf § 735 H.-G.-B. stützt.

Urteil des I. Ziv.-Sen. vom 28. Mai in Sachen Hemmoor contra Röver. Rep. I. 52/02.

Das Absetzen der Lotsen bei Cuxhaven.

Soeben lese ich in den »Hamb. Nachr.« No. 164 die Ausführungen des Herrn H. W. Wahlen, in welchem ein Artikel in der »Hansa«, betr. Kollision des Torpedobootes »S 42« mit dem englischen Dampfer »Firsby« kritisiert wird.

Leider habe ich den angezogenen Artikel nicht gelesen, um mir ein Urteil bilden zu können. Aber auf alle Fälle muss es ja der Redaktion der »Hansa« überlassen bleiben, zu den Ausführungen des Herrn Wahlen Stellung zu nehmen*).

Die Berichte über die seeamtliche Verhandlung haben wohl die Meisten von uns mit grossem Interesse gelesen und da will ich hier nur konstatieren, dass mehreren Kollegen, mit welchen ich darüber sprach, die Entscheidung des Seeamtes ebenso überraschend gekommen ist, wie mir. Ich will indessen gern zugeben, dass dieser Beurteilung irgend welche falsche Auffassung meinerseits zu Grunde liegt.

Die weiteren Ausführungen des Herrn Wahlen, in denen er dem Absetzen der Lotsen bei Cuxhaven so eifrig das Wort redet, darf man wohl füglich als »pro domo« bezeichnen. Dass das Absetzen der Lotsen beim 3. Feuerschiff unter den von ihm angeführten Umständen das Schiff leicht in Gefahr bringen kann, wird ihm jeder Schiffsführer gern zugeben. Aber bleibt denn gar nichts Anderes übrig, um dieser Gefahr zu entgehen, als den Lotsen bei Cuxhaven bereits abzusetzen?!

Diese Frage hat den Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg bereits früher beschäftigt, aber wie ich glaube ohne ein positives Resultat; sie scheint mir indessen doch von solcher Wichtigkeit, dass ich hiermit die Anregung geben möchte, das Thema in den verschiedenen Fachvereinen von Neuem auf die Tagesordnung zu setzen. Ohne auf die Ausführungen des Herrn Wahlen näher einzugehen, möchte ich hier nur noch zum Ausdruck bringen, dass wohl häufig Kapitäne ihren Lotsen bei Cuxhaven absetzen, die ihn weit lieber bis zum Feuerschiff mitgenommen hätten. Und zwar nicht, weil sie nicht von Feuerschiff

*) Der Herr Verfasser ist im Irrtum. Die Redaktion der »Hansa« hält es nicht für richtig, auf Angriffe zu antworten, die Jemand, veranlasst durch einen Artikel der »Hansa«, in der Tagespresse verbreitet. Hätte Herr H. W. Wahlen seine gegen die »Hansa« gerichteten Bemerkungen uns zugeschickt, sie wären selbstverständlich anstandslos aufgenommen worden. Allerdings hätten wir — und Das wusste Herr Wahlen auch wohl sehr gut — zu einigen seiner Behauptungen Bemerkungen gemacht, die den Wert seiner Äusserungen wesentlich abgeschwächt haben würden. D. R.

zu Feuerschiff steuern können, wie Herr Wahlen es so schön darstellt, sondern weil sie vielleicht eine grosse Menge Lichter von Fahrzeugen draussen sehen und doch nicht, zumal bei niedrig Wasser, so ganz sicher sind, wie weit sie von der Kurslinie abweichen können, oder weil sie mit mehr oder weniger Recht draussen unsichtiges Wetter, sei es Nebel, Regen oder Schnee erwarten.

Fragt der Lotse vor Cuxhaven den Kapitän, möglichst im Beisein einer oder mehrerer Offiziere, um die Erlaubnis dort abgehen zu dürfen, so mag mancher Kapitän diese Bitte nicht verweigern, obschon er aus einem oder dem anderen der oben angeführten Gründe lieber bis zum Feuerschiff Assistenz gehabt hätte.

Jedenfalls dürfte der Eifer, mit welchem seitens der Lotsen für die Gepflogenheit, bereits bei Cuxhaven abzugehen, eingetreten wird, doch wohl auf die augenscheinlichen Vorteile zurückzuführen sein, welche damit für sie verbunden sind.

Schliesslich, denke ich mir, wird diesem fakultativen Zustande doch einmal ein Ende gemacht werden müssen. Und da erscheint es mir doch sehr wünschenswert, wenn die Fachvereine diesen Gegenstand bald wieder auf die Tagesordnung setzen. Vielleicht gelingt es diesmal, praktische Vorschläge zwecks leichteren Absetzens der Lotsen, bezw. leichterer Rückbeförderung derselben nach Cuxhaven zu machen.

Hamburg, den 13. Juli 1902.

Ein Kapitän.

Marconi's drahtlose Telegraphie.

Angesichts des Interesses, das allgemein und besonders in nautischen Kreisen der drahtlosen Telegraphie entgegengebracht wird, kann es nicht ausbleiben, dass jede Verbesserung derselben auf die daran geknüpften Nutzanwendungen von grossem Einfluss ist. Marconi selbst hat vor kurzem in einer Versammlung der »Royal Institution« in London über die von ihm erreichten Fortschritte in der drahtlosen Telegraphie einen Vortrag gehalten, dem wir folgendes entnehmen.

Die bisherigen Verbesserungen und die damit angestellten Versuche zwischen St. Catherine Points auf der Insel Wight und Poole an der Englischen Küste auf 45 km Entfernung haben die Möglichkeit ergeben, eine grosse Anzahl Stationen mit drahtlosen Einrichtungen zu verbinden, ohne dass die gleichzeitig abgesandten Telegramme gestört werden.

Der von Marconi eingeführte s. g. »magnetische Detector«, zum Ersatz des bis dahin gebräuchlichen s. g. »Coherer«, durch den die, die Signale erzeugenden Apparate in Wirkung treten, hat durch Versuche an den genannten Punkten und bis auf 228 km Entfernung (Poole und Cornwallis) sich als bedeutend empfindlicher und zuverlässiger herausgestellt. Mit diesem war es sogar möglich, Telegramme mit einer Geschwindigkeit von einigen hundert Worten in der Minute aufzunehmen und auf weite Entfernungen zu befördern.

Der praktische Nutzen hat sich schon in vielen Fällen herausgestellt. Der Englische Lloyd benutzt ausschliesslich sowohl in England als auch ausserhalb Marconi's System; nicht weniger als 17 transatlantische Dampfer sind damit ausgerüstet und dadurch in der Lage gewesen, Schiffen zu Hilfe zu kommen, namentlich im Kanal. In Europa sind bis jetzt 40 Telegraphenstationen an Land errichtet und mehr als 40 englische Kriegsschiffe mit Einrichtungen versehen. Nebenbei sei erwähnt, dass durch die von Passagieren aufgegebenen Telegramme bereits Einnahmen den Reedereien erwachsen.

Was nun die zu Anfang dieses Jahres angestellten Versuche, Cornwallis und Nordamerika miteinander zu verbinden, anbetrifft, so war der Zweck derselben in erster Linie festzustellen, welche Entfernungen höchstens durch drahtlose Telegraphie zu erreichen sind. Auf Grund der erzielten Ergebnisse hat Marconi die Ueberzeugung, dass durch Errichtung von festen Stationen längs den Küsten des Atlantischen Ozeans und durch die Benutzung sehr kräftiger elektrischer Apparate ohne Schwierigkeiten transatlantische Telegramme ebenso gut wie auf kürzere Entfernung übermittelt werden können. Die anfangs auf Neufundland angestellten Versuche konnten nicht fortgesetzt werden, weil die daselbst befindliche transatlantische Kabelgesellschaft ein Monopol hinsichtlich des telegraphischen Verkehrs besitzt, dagegen gewährte die Regierung von Canada nicht nur die Erlaubnis zu weiteren Versuchen, sondern auch noch eine Unterstützung von ℳ 340000, um in Nova Scotia eine transatlantische Station zu errichten und von hier mit England zu telegraphieren. Diese Station wird in kurzer Zeit fertiggestellt sein.

Eine derartige Station mit sehr kräftigen elektrischen Apparaten ist in Cornwallis bereits fertiggestellt. Mit diesen sind verständliche Telegramme bis auf 2325 km hörbar und bis auf 3160 km sichtbar übermittelt nach Schiffen auf See. Dabei hat sich die überraschende Tatsache ergeben, dass Signale auf 1050 km Entfernung am Tage nicht überkamen, dagegen des Nachts sehr deutlich bis auf 2300 km übermittelt wurden und selbst noch bis auf 3150 km zu entziffern waren. Dieser auffallende Unterschied kann nach Marconi in der Zerstreuung der elektrischen Ladung durch das Tageslicht seinen Grund haben, nach seiner Ansicht aber der Verlust durch das Tageslicht hinreichend durch Vergrösserung der elektrischen Ausstrahlung auf der Station wieder ausgeglichen werden. Es ist deshalb auch wahrscheinlich, dass Marconi die Versuche auf Neufundland des Nachts vorgenommen hätte, wenn ihm derzeit der Einfluss des Tageslichtes schon bekannt gewesen wäre, um bessere Ergebnisse als bis jetzt zu erzielen.

Neben Marconi behaupten auch andere, noch empfindlichere Apparate erfunden zu haben. In allen Fällen kann der praktische Werth nur durch wiederholte Versuche in grossem Massstabe bewiesen werden. Dass die drahtlose Telegraphie einen gewissen kommerziellen Wert schon jetzt besitzt, lässt sich nicht abstreiten, und dass sie einer grossen Zukunft entgegengeht, lässt sich ebensowenig bezweifeln, wie auch die in New-York errichtete Gesellschaft »The Marconi Wireless Telegraph Co. of Amerika« zeigt. Dieselbe bezweckt die Kontrolle über das System Marconi und alle Erfindungen und Patente, die darauf Bezug haben und zwar in den Ver. Staaten, Cuba, Portorico, Sandwichinseln, Philippinen, Alaska und auf allen Schiffen unter amerikanischer Flagge, mit einem Capital von mehr als 6½ Mill. Dollars. Die Gründer dieser Gesellschaft sind also offenbar der Ansicht, dass das System in seinem gegenwärtigen Stadium als Verkehrsmittel schon einen hohen Wert hat und ein praktisches Monopol für die Handelsmarine und die Seetelegraphie bereits erlangt hat bezw. erlangen wird. Von den hauptsächlichsten Dampfschiffsgesellschaften gebrauchen das Marconi-System ausser Lloyds in England bereits: die Cunard-Linie, der Norddeutsche Lloyd, die Compagnie Transatlantique, die Beaver-Linie, die Belgian Mail Packets; ausser von der englischen Marine ist dasselbe auch von der italienischen Marine angenommen, während weitere Verhandlungen mit Belgien und der japanischen Marine noch schweben.

H.

Stapelläufe von deutschen und britischen Werften (Juni 1902).

Gattung	Grössenverhältnisse	Raumgehalt	Auftraggeber	Erbauer	Name des Schiffes	Classif. Ges.
			a) deutsche Werften.			
FD	250×35'6"×18'9"	2100 t Tf.	Ernst J. F. Commentz, Hamburg	Henry Koch, Lübeck	Elisabeth	G
„	255×37×19'6""	2500 „	H. C. Horn, Schleswig	Neptunwerft, Rostock	Irmgard Horn	„
„	300×38×18	3600 „	Woermann-Linie, Hamburg	Blohm & Voss, Hamburg	Martha Woermann	„
„	54.6×7.9×3.9 m	750 „	»Neptun«, D.-G. A., Bremen	A.-Ges. »Weser«, Bremen	Juno	„
K	126×19 5×7.4 m	9000 Dpl.	Kaiserliche Marine	Blohm & Voss, Hamburg	Prinz Friedrich Carl	
PD	115×14.4×9 m	5000 t Tf.	Norddeutscher Lloyd, Bremen	»Vulkan«, Vegesack	Erlangen	„
„	—	—	Regierung von Uruguay	J. W. Klawitter, Danzig	Ingeniero	
			b) englische Werften.			
FD	290×40'6"×27'9"	1700 gr. t	A. C. de Freitas, Hamburg	Richardson, Duck & Co., Stockton	Bagdad	G
„	378×51×34	—	R. Chapmann & Son, Newcastle	Ropner & Son, Stockton	Amberton	BC
„	270×39'6"×20'11"	2800 dw.	Eine französische Reederei	Wood, Skinner & Co., Newcastle	Numidie	LB
„	400×46×28'6"	—	William Thomson & Co., Leith	Bartram & Sons, Sunderland	Benarty	L
„	210×32×14'8"	1300 „	Eine schwedische Reederei	Goole Shipb. & Rep. Comp.	Bia	N
PD	290×42×21'3"	—	Indo-China S. N. Co., London	Wigham Richardson & Co., Newcastle	Choy Lang	BC
FD	325×45×25'3"	—	G. H. Elder & Co., Newcastle	Tyne Iron Shipb. Comp.	Croxdale	L
„	340×47×29'10"	—	Eine österreichische Reederei	R. Stephenson & Co., Hebburn	Luzon	„
„	333×43×27	—	Scrutton, Sons & Co., London	J. Readhead & Sons, South Shields	Sarstoon	„
„	292×42'6"×19	-	Eine schwedische Reederei	Wm. Gray & Co., W.-Hartlepool	Wermland	„
PD	—	—	Clan Line, Glasgow	W. Doxford & Sons, Sunderland	Clan Leslie	BC
„	325×45×24'9"	—	»Adria« D.-Ges., Fiume	Wm. Dobson & Co., Low Walker o/T	Düna	LC
FD	350×46'6"×27'3"	6100 „	Für eigene Rechnung	Ropner & Son, Stockton	Lowmoor	L
„	329×48×31	—	British Maritime Trust	Northumberland Shipb. Co., Howton	Oriana	„
„	320×46×23'9"	—	Salisbury S. S. Co., South Shields	R. Thomson & Sons, Sunderland	Salisbury	„
			c) schottische Werften.			
FD	340×46×28'6"	5800 „	Eine österreichische Reederei	Russell & Co., Port Glasgow	Chlumecky	B
B	218×30'6"×16'7"	—	Regierung von Natal	W. Simons & Co., Renfrew	Grampus	BC
FD	221×37×20	1633 gr. t	Wilson Line, Hull	Caledon Shipb. & Eng. Comp.	Runo	„
„	385×50×28'5"	6800 dw.	North American S. S. Co., Norfolk	Napier & Miller, Yoker	South Point	L
„	—	—	Eine norwegische Reederei	Campbeltown Shipb. Comp.	Taurus	BC
„	—	7000 „	Adam Bros., Aberdeen	Hall, Russell & Co., Aberdeen	Aberlour	„
„	—	5500 gr. t	Clyde Shipping Comp.	Scott & Co., Greenock	Kish	„
J	156×20×13'6"	—	Baron v. Schroeder, Nantwich	D. & W. Henderson & Co., Partrick	Ombra	
PD	466×52'3"×33'6"	—	P. & O. Company, London	Barclay, Curle & Co., Whiteinch	Sardinia	L
„	418×52×36'6"	—	Pacific S. N. Co., London	Caird & Co., Greenock	California	BC
B	—	—	Hartlepooler Hafenverwaltung	Wm. Simons & Co., Renfrew	St. Hilda	
2 Fsd	110×21'9"×12'3"	185 „	Aberdeen S. F. Co.	Mackie & Thomson, Govan	Strathbeden / Strathnaver	
FD	335×43×30'10"	—	Huddart, Parker & Co., Melbourne	Camperdown Shipyard, Dundee	Victoria	BC
PD	350×48×31'4"	—	Australasian United S. N. Co., Melbourne	Alex. Stephen & Sons, Linthouse	Wyandra	L
			d) irische Werften.			
FD	336×46×30'4"	3000 „	Eine österreichische Firma	Londonderry Shipb. & Eng. Co.	Baron Edmond Vay	„

Ausserdem: a) 1 Schwimmdock von den Howaldtswerken. b) 1 Fischdampfer und 2 Segelfischerboote. c) 3 Fischdampfer, 1 Segelschifferfahrzeug, 1 Schleppdampfer.

Anmerkung. RPD bedeutet Reichspostdampfer, PD Passagierdampfer, FD Frachtdampfer, FsD Fischdampfer, K Kriegsschiff, KD Kabeldampfer, S Segler, T Tankdampfer, FS Feuerschiff, J Dampf-Jacht, DB Dampfbagger. — G Germanischer Lloyd, L Lloyd-Register, B Bureau Veritas, N Norske Lloyd, BC British Corporation.

Deutscher Nautischer Verein.

Zweites Rundschreiben.

Kiel, den 19. Juli 1902.

Gesetz betr. die Untersuchung von Seeunfällen vom 27. Juli 1877. Wie ich bereits im ersten Rundschreiben ankündigte, ist die Kommission, welche vom 33. Vereinstage eingesetzt wurde, am 21. und 22. Mai d. J. hier in Kiel zusammengetreten. Das Protokoll über die Sitzung, an welcher drei Vertreter des Reichsamts des Innern teilnahmen, liegt diesem Rundschreiben an, ebenso eine Zusammenstellung des Textes des Gesetzes mit den Beschlüssen des Deutschen Nautischen Vereins von 1880 und 1884, den Vorschlägen des Herrn Direktor Ulrich, des Hamburger Nautischen Vereins, des Vereins deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine und des Stettiner Seeschiffer-Vereins. Die Beschlüsse, welche von der Kommission zu diesem Gesetz gefasst wurden, sind die folgenden:

Zu § 1:

1) »Der Begriff »Kauffahrteischiff« im § 1 ist zu erläutern.«

2) »Die Beschlussfassung darüber, wie weit die kleinen gedeckten und ungedeckten Fahrzeuge der See- und Küstenfischerei unter das Gesetz fallen, bleibt vorbehalten.«

Zu § 4:

»Insbesondere ist festzustellen:

1) ob der Kapitän, Schiffsoffizier oder Lotse durch Handlungen . . .«

Zu § 8: dem letzten Satz ist folgende Fassung zu geben:

»Wo Vertretungen des Reeder-, Kapitän-, Schiffsoffiziers-, Lotsen-, Seefischerei- und Handelsstandes sowie der nautischen Berufskreise vorhanden sind, sind dieselben vor Aufstellung der Liste mit ihren Vorschlägen zu hören.«

Ferner ist hinzuzusetzen:

»Es ist von der Aufsichtsbehörde Vorsorge zu treffen, dass Vertreter dieser Stände in die Liste aufgenommen werden.«

Zu § 9: es ist folgender Zusatz hinzuzufügen:

»Bei der Wahl ist tunlichst Rücksicht zu nehmen auf die Anforderungen, welche der einzelne Fall an die Kenntnisse der Beisitzer zu stellen geeignet ist.«

Zu § 12: Neuer Absatz 2.

»Richtet der Ablehnungsantrag sich gegen den Vor-

sitzenden, so entscheidet die zuständige Aufsichtsbehörde. Einer Entscheidung bedarf es nicht, wenn der Vorsitzende den Ablehnungsantrag für begründet hält.«

Neuer Absatz 3.

»Ablehnungsanträge können von den beteiligten Kapitänen und Schiffsoffizieren gestellt werden und zwar bis zum Beginn der Berichterstattung in der Hauptverhandlung vor dem Seeamte bezw. Oberseeamte.«

Absatz 2 und 3 werden Absatz und 5.

Zu § 13:

»An den Herrn Reichskanzler ist die dringende Bitte zu richten, zu Reichskommissaren bei den Seeämtern nur Personen zu bestellen, welche durch Berufung und Erfahrung für dieses Amt die erforderliche Qualifikation besitzen und bei Besetzung dieser Stellen auch tüchtige Seeschiffer der Handelsmarine zu berücksichtigen.«

Zu § 17: folgenden Zusatz zu geben:

»Der Vorsitzende kann unter Zustimmung des Reichskommissars eine bereits eingeleitete seeamtliche Untersuchung einstellen, wenn sich aus den Ermittelungen ergibt, dass ein öffentliches Interesse an der Fortführung des Verfahrens nicht vorhanden ist.«

Zu § 22: ist folgender Zusatz zu machen:

». . . . bedienen und sind selbst ebenso wie ihre Beistände zur Einsicht der dem Seeamt bezw. Oberseeamt vorliegenden Akten befugt.«

Zu § 24: ist folgende Resolution angenommen:

»Es ist Vorsorge zu treffen, dass die Zeugenaussagen im seeamtlichen Verfahren, den Zeugen vorgelesen und von ihnen genehmigt werden.«

Zu » 25:

Im letzten Satz sind die Worte »auf Verlangen« bis »Steuermann« zu streichen und zu ersetzen durch: »jedem, gegen den in dem Spruch ein Verschulden festgestellt ist.«

Zu § 26: Hinzuzufügen ist als Zusatz bei Abs. 1

nach »entzogen werden«: »auch einem Lotsen kann die Ausübung des Schiffer- bezw. Steuermannsgewerbes entzogen werden.«

Bei Absatz 2 folgender Zusatz: »Einem Maschinisten, dem die Berechtigung zur Ausübung des Gewerbes entzogen ist, darf die Befugnis in einer andern Klasse belassen werden; die selbstständige Leitung einer Maschine ist ihm nicht anzuvertrauen.«

Ferner wurden folgende Anträge angenommen:

a) »Die ersten Worte: »Auf Antrag des Reichskommissars« sind zu streichen und zu ersetzen durch: »Es kann« —«.

b) Im Anfang der zweiten Zeile ist zu sagen: »Schiffer, Steuermann oder Maschinist«.

c) Am Schlusse des ersten Absatzes ist hinzuzufügen:

wenn ihm durch rechtzeitige Ladung Gelegenheit gegeben ist, sich gegen die wider ihn erhobenen Anschuldigungen zu verteidigen. Andernfalls ist die Verhandlung zwecks Ladung des Beschuldigten zu vertagen. Wenn ein Verschulden einer anderen Person oder Behörde festgestellt werden soll, so ist derselben zuvor zur Äusserung Gelegenheit zu geben.

Zu § 27: ist folgender Antrag angenommen:

Satz 1 ist zu streichen und zu ersetzen durch: »Gegen die Entscheidung des Seeamts (§§ 25, 26) ist das Rechtsmittel der Beschwerde an das Oberseeamt zulässig. Das Rechtsmittel steht jedem Kapitän, Schiffsoffizier oder Lotsen, gegen welchen in dem Spruch des Seeamts ein Verschulden festgestellt ist, und dem Reichskommissar zu.«

Sturmwarnungswesen. Auf meine Eingabe vom 30. Mai d. J. betr. die Vermehrung der Sturmwarnungsstellen und die Ausgestaltung des Sturmwarnungswesens bei Nacht geht mir von dem Herrn Staatssekretär des Reichsmarineamts die folgende Antwort zu:

»Die Vermehrung der Sturmwarnungsstellen und die weitere Ausbildung des Sturmwarnungswesens bei Nacht wird hier dauernd im Auge behalten werden. Desgleichen ist bereits eine Prüfung der in Frage kommenden Nachtsignalmethode mit drei gleichfarbigen weissen Lichtern angeordnet. Für die Einführung der Nachtsignale sind jedoch zunächst keine Mittel vorhanden und muss zum weiteren Vorgehen in dieser Angelegenheit die Bewilligung der erforderlichen Mittel abgewartet werden. Dem Antrage, bezüglich der Einführung eines einheitlichen Sturmwarnungs-Systems stehe ich durchaus sympathisch gegenüber und werde ich die internationale Regelung anregen.«

Prüfungsstelle für Anker und Ketten. Der Herr Staatssekretär des Reichsmarineamts teilt mir auf meine im Auftrage des Vereinstages gemachte Eingabe mit, dass die Marineverwaltung ein direktes Interesse an der Errichtung eines öffentlichen Prüfungshauses für die Prüfung von Ankern und Ketten nicht hat, da die Kaiserlichen Werften mit entsprechenden Einrichtungen von ausreichender Leistungsfähigkeit ausgestattet sind. Der Herr Staatssekretär teilt darauf ferner mit, dass Mittel für die Gründung und den Betrieb eines solchen Prüfungshauses daher seitens der Marineverwaltung nicht gewährt werden können.

Deutscher Kolonialkongress. Auf Veranlassung der Deutschen Kolonialgesellschaft wird am 17. und 18. Oktober d. J. in Berlin ein deutscher Kolonialkongress abgehalten, an welchem sich zahlreiche wirtschaftliche Vereinigungen beteiligten. Ich habe den Deutschen Nautischen Verein hierfür angemeldet und zu den Kosten einen Beitrag gezeichnet.

Ruderkommando. Bei einem grossen Teil der deutschen Handelsflotte ist nunmehr das Kommando »Rechts« und »Links« eingeführt, in Lübeck hat, Zeitungsmeldungen zufolge, der Senat für die dort beheimateten Schiffe die Anwendung dieser Kommandoworte angeordnet. Diese veränderte Sachlage hat mich veranlasst, beim Reichsamt des Innern und den Regierungen der Seeuferstaaten zu beantragen, dass die Lotsen instruiert werden, jedesmal dasjenige Kommando zu gebrauchen, wie es auf dem Schiffe, welches sie bedienen, geschieht. Ich betrachte diesen Antrag als eine Folge des Beschlusses des letzten Vereinstages.

Stellung von Top- und Seitenlichtern in einer Vertikalebene. Auf dem letzten Vereinstage wurde von dem Referenten in dieser Angelegenheit, dem Herrn Vertreter von Emden, die folgende Resolution eingebracht und beschlossen, diese Resolution durch Rundschreiben den Mitgliedern zur Verhandlung zu stellen. Indem ich auf die bezüglichen Verhandlungen Seite 25—31 des stenographischen Berichts hinweise, ersuche ich noch einmal in eine Verhandlung dieser Angelegenheit einzutreten. Die Resolution lautet:

1. »Der Deutsche Nautische Verein ist davon überzeugt, dass feste Positionen der Seitenlichter an Bord von Dampfern angestrebt werden müssen, und beschliesst, den Reichskanzler zu ersuchen, Erhebungen anstellen zu lassen, ob und auf welche Weise dies auszuführen ist.«
2. »Ferner erachtet der Verein es für erforderlich, dass Schnelldampfer mit mehr als 15 Knoten Fahrt durch Anbringung besonderer Lichter gekennzeichnet werden müssen und beschliesst, den Reichskanzler zu ersuchen, auch über die Lösung dieser Frage Erhebungen anstellen zu lassen.«

Internationale Kongresse. Auf dem in den Tagen vom 30. Juni bis 4. Juli cr. in Düsseldorf abgehaltenen IX. Internationalen Schiffahrtskongress wurde neben vielen Fragen betr. Binnenschiffahrts-Angelegenheiten auch über einige Fragen, betr. die Seeschiffahrt verhandelt. In den Tagen vom 9. bis zum 14. Juli d. J. fand in Kopenhagen ein internationaler Seeschiffahrtskongress statt, auf welchem über Fragen, betr.

die Seeschiffahrt und Fischerei verhandelt wurde. Die Abhaltung dieser Kongresse zeigt, dass den Angelegenheiten der Seeschiffahrt eine grössere Aufmerksamkeit als bisher zugewandt wird, und dass das Gefühl verstärkt geltend wird, internationale Uebereinstimmungen zwischen den Seefahrt treibenden Nationen herbeizuführen.

Die neuen »Monatskarten für den Nordatlantischen Ozean« der deutschen Seewarte. Dem Vorgange des hydrographischen Amts der Ver. Staaten folgend, dessen monatlich herauskommenden Pilot Charts des Nordatlantischen und Nordpacifischen Ozeans in allen nautischen Kreisen geschätzt sind, hatte seit Neujahr 1901 die Direktion der Deutschen Seewarte monatlich eine »Nordatlantische Wetterausschau« herausgegeben und mit dankenswerther Liberalität durch ihre Agenturen verteilen lassen. Seit dem Mai d. J. konnte nun die Seewarte nicht nur die äussere Ausstattung dieser Karten erheblich vervollkommnen, indem die Blattgrösse das amerikanische Vorbild noch etwas übertrifft und denselben vielfarbigen Druck aufweist wie jenes, sondern auch der Inhalt dieser neuen »Monatskarten für den nordatlantischen Ozean«, wie sie jetzt heissen, ist ganz erheblich erweitert, sodass sie mehr als einen vollständigen Ersatz der Pilot Charts liefern. Der Schiffsführer findet u. a. darin die dem betreffenden Monate angemessenen besten Dampfer- und Segelkurse, Windsterne in jedem Fünfgradfeld, Angaben über Richtung und Stärke der vorherrschenden Meeresströmung, über Häufigkeit des Nebels, des Treibeises, der Stürme, Zugstrassen wichtiger im Vormonat beobachteter und der Seewarte gemeldeter Barometerdepressionen, wie auch die Linien gleicher magnetischer Misweisung; ferner Eintragungen etwa gemeldeter Wracks und anderer Hindernisse für die Schiffahrt für das ganze dargestellte Gebiet zwischen 0° und 60° nördl. Breite und 10° östlicher Länge. Auf einem besonderen Nebenkärtchen finden sich die Linien des mittleren Luftdrucks, der Luft- und Wassertemperaturen für den betreffenden Monat. Die Rückseite gibt in drei Karten nebeneinander, nach den eingegangenen Berichten der Schiffsführer, Darstellungen über das Verhalten des Luftdrucks und der Lufttemperatur zu den Mittelwerten für das erste Drittel des betreffenden und die beiden letzten Drittel des vorangegangenen Monats, ein Verzeichnis von Meldungen starker Stürme entlang den Hauptfahrtlinien, und noch viele andere Mitteilungen von nautischem Interesse.

Hiernach wird es wohl keinem Zweifel unterliegen, dass die Mitglieder des Deutschen Nautischen Vereins von diesem neuen Zeugnis der stetig sich steigernden Leistungsfähigkeit unsrer Deutschen Seewarte nur mit lebhaftem Danke Kenntnis nehmen nehmen werden. Die Karten werden nach wie vor unberechnet von den Agenturen der Seewarte abgegeben, und es kann nur empfohlen werden, dass alle an der nordatlantischen Fahrt interessierten Schiffsführer und Reeder eifrigst davon Gebrauch machen.

Der Pilote, Beiträge zur Küstenkunde. Von der Direktion der Seewarte wird seit kurzer Zeit ein neues Heft herausgegeben: »Der Pilote, Beiträge zur Küstenkunde«. Der Pilote erscheint in zwanglosen Heften monatlich einmal und enthält Mitteilungen über die verschiedenen Häfen der Welt, welche bei der Seewarte von Kapitänen der deutschen Handelsflotte und der deutschen Konsuln in fremden Hochhäfen eingehen und im Besitze der Seewarte ein reichhaltiges Material bilden. Diese Hefte sollen neben der allmählig fortschreitenden systematischen Bearbeitung von Küstenhandbüchern herausgegeben werden. Diese neue Arbeit der Direktion der Deutschen Seewarte wird gewiss ebenfalls viel Beifall finden.

Der Vorsitzende des Deutschen Nautischen Vereins.

Sartori.

Schiffbau.

Die Erhöhung des Kapitals der »United States Shipbuilding Company« von 25 auf 45 Mill. Dollar soll zu dem Zweck geschehen sein, damit die »Bethlehem Steel Company and Armour Works« von der grossen Werftgesellschaft angekauft werden können.

* * *

Bauaufträge.

Die »Great Lakes and St. Lawrence Transportation Company«, New-York hat der amerikanischen Schiffbaugesellschaft an den Grossen Seen den Auftrag zum Bau von **zehn Stahlfrachtdampfern** für den kanadischen Kanaldienst überwiesen. Die Schiffe sollen je 242 Fuss lang, 43 breit und 26 tief werden und zur Eröffnung der Schiffahrt im nächsten Frühjahr in Dienst gestellt werden.

* * *

Stapelläufe.

Nach »Fairplay« sind in der zweiten Juliwoche **drei neue Vollschiffe** von französischen Werften ihren Auftraggebern abgeliefert worden. Nämlich »Paul Marie« für Herrn Houduce in St. Nazaire, die »Veringétorix« für die »Société des Armateurs Nantais«, ebenfalls in St. Nazaire; die »Fauconnier« für die »Société des Voiliers Dunkerquois«.

* * *

Probefahrten.

S. S. »**Prins Valdemar**«, der für »Det Ostsiatiske Kompagnie«, Kopenhagen auf der Werft der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft neuerbaute Dampfer machte am 19. Juli eine in jeder Hinsicht zufriedenstellende Probefahrt. Dieselbe hatte insofern ein besonderes Interesse, als bei derselben anstatt Verwendung der Kohlen Oelfeuerung erfolgreich angewandt wurde. Die erzielte Geschwindigkeit betrug 13½ Knoten. Die grösste Länge des Schiffes beträgt 405', grösste Breite 49' 2" und Tiefe 29' 6½".

* * *

Am 20. Juli verliess der auf der Schiffswerft von Henry Koch in Lübeck für Herrn Ernst J. F. Commentz in Hamburg neuerbaute Dampfer »**Elisabeth**« zwecks Vornahme der Probefahrt Lübeck. Die Probefahrt, die von Travemünde aus durch eine sechsstündige Fahrt nach Fehmarn und zurück stattfand, fiel zur allseitigen Zufriedenheit aus, sodass der Dampfer sofort seine erste Reise nach Skutskär antreten konnte. Die Abmessungen des Schiffes sind: 250' × 35' 6" × 18' 9". Die Tragfähigkeit bei einem Tiefgang von 17' 4" auf Lloyds Sommerfreibord beträgt 2200 t. Der Dampfer »Elisabeth« ist mit einer Dreifach-Expansionsmaschine von 800 IP ausgestattet, die auf der Probefahrt 850 IP indizierte und dem Schiffe während der sechsstündigen Fahrt eine Geschwindigkeit von 11¼ Knoten in der Stunde gab.

Vermischtes.

Ausdehnung des Hamburger Hafengesetzes vom 2. Juni 1897 auf Cuxhaven. Der Senat hat in Uebereinstimmung mit der Bürgerschaft beschlossen und verkündet hierdurch als Gesetz, was folgt: Die Bestimmungen des Hafengesetzes vom 2. Juni 1897 und der Bekanntmachung, betreffend die Abänderung des § 5 dieses Gesetzes vom 30. März 1900 finden auf die Häfen bei Cuxhaven sinngemässe Anwendung mit der Massgabe, dass das Geltungsgebiet des Gesetzes (§ 1) bei Cuxhaven den alten und den neuen Hafen, den Fischerhafen, den Tonnenhafen, sowie die mit dem Hafen in Verbindung stehenden Wasserflächen oberhalb der Drehbrücke und den Ewerhafen umfasst.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen in Bremen hat über die Abänderung des Gesetzes über die **Aufbringung der Mittel für die Korrektion der Unterweser** folgenden Bericht erstattet. »Durch das Gesetz vom 25. Dezember 1900 hat der § 3 des Gesetzes betreffend die Aufbringung der Mittel für die Korrektion der Unterweser, vom 29. März 1895 einen Zusatz des Inhalts erhalten, dass von der Schiffahrtsabgabe befreit sind Leichterschiffe und Schleppkähne, die zwischen Weserhäfen einerseits und Häfen an der Ems und an dem Dortmund-Ems-Kanal andererseits verkehren, betreffs derjenigen Güter, die von der Weser nach Plätzen der Ems oberhalb Emden und nach Plätzen des Dortmund-Ems-Kanals versandt werden. Der Zweck des Gesetzes war, den Verkehr, der sich von der Weser nach den Häfen des Dortmund-Ems-Kanals abspielt, durch Aufhebung der Abgabe zu fördern. Dagegen sollte die Abgabe für den Verkehr mit den Seehäfen der Ems beibehalten werden. Ihre Aufhebung wäre schon deshalb untunlich gewesen, weil dies notwendig Berufungen der anderen deutschen Seehäfen im Gefolge gehabt hätte, es aber vom Standpunkte der Finanzierung der Unterweser-Korrektion ganz ausgeschlossen erscheint, den Verkehr nach sämtlichen deutschen Seehäfen von der Weserschiffahrtsabgabe auszunehmen. Demgegenüber hat nun, wie der Deputation von ihren Senatskommissaren mitgeteilt ist, die königl. preussische Staatsregierung beim Senate befürwortet, die vorerwähnte Befreiung des Verkehrs von der Weser nach den Häfen des Dortmund-Ems-Kanals auch auf Emden auszudehnen. Nach längerem Schriftwechsel, in dessen Verlauf der Senat die Gründe, welche zum Erlass des Gesetzes vom 25. Dezember 1900 geführt haben, wiederholt dargelegt hat, ist nunmehr von der königl. preussischen Regierung die Erklärung eingegangen, dass, wenn auch in erster Linie die sachlich notwendige Gleichstellung der drei Emshäfen im Sinne des Gesetzes vom 25. December 1900 durch Ausdehnung der den Häfen Papenburg und Leer gewährten Vergünstigung auf den Emder Hafen für erforderlich erachtet werde, sie es doch, vorbehaltlich weiterer Erfahrungen, für angängig halte — wie es der Senat angeregt hat — die hinsichtlich der Schiffahrtsabgabe eingeführten Erleichterungen auf die oberhalb Papenburg belegenen Orte zu beschränken. Da die preussischerseits in erster Linie gewünschte Ausdehnung der den Emshäfen oberhalb Emden zuteil gewordenen Vergünstigung auf Emden ausgeschlossen erscheint, weil dadurch Emden ohne Grund einen Vorzug vor allen andern deutschen Seehäfen erhalten würde, so erübrigt nur, wenn man nicht das Gesetz vom 25. Dezember 1900 ganz aufheben will, den in zweiter Reihe von der königl. preussischen Regierung erwähnten und auch von ihr als gangbar bezeichneten Weg zu beschreiten und die Häfen Leer und Papenburg dem Hafen Emden gleichzustellen. Dies wird sich umsomehr empfehlen, als sowohl Leer wie auch Papenburg Seehäfen sind, deren tarifarischer Begünstigung die nämlichen Bedenken, welche sich bezüglich Emdens geltend machen lassen, entgegenstehen, und die schon bei Erlass des Gesetzes vom 25. Dezember 1900 Emden hätten gleichgestellt werden müssen, wenn dies nicht damals übersehen wäre. Es handelt sich also jetzt darum, nachdem dieses Versehen erkannt ist, die Häfen Leer und Papenburg, bezüglich der Schiffahrtsabgabe, Emden und allen anderen Seehäfen wieder anzureihen. Indem die Deputation bemerkt, dass die Handelskammer sich mit einem solchen Vorgehen einverstanden erklärt hat, beantragt sie, Senat und Bürgerschaft wollen dem betreffenden Gesetzentwurf ihre Genehmigung erteilen.

Auf dem vom 4 bis 7. Juli in Stockholm abgehaltenen internationalen Transportarbeiterkongress wurde auf Vorschlag der deutschen Delegierten zum Thema **»Streik und Boykott«** eine Resolution angenommen, die, weil sie auch für die organisierten Seeleute und Hafenarbeiter massgebend sein soll, Verbreitung in diesen Spalten verdient:

»Der Kongress erkennt an, dass Streik und Boykott wichtige Waffen im wirtschaftlichen Kampfe der Arbeiter aller Länder sind; jedoch ist der Kongress der Auffassung, dass bei Erörterung der Frage, ob diese Waffen national oder international zur Anwendung gebracht werden sollen, die grösstmöglichste Vorsicht und Berücksichtigung aller einschlägigen Fragen eine absolute Notwendigkeit ist. Der Kongress erkennt weiter an, dass die Entscheidung darüber, ob diese Waffen national zur Anwendung gebracht werden sollen oder nicht, der nationalen Organisation überlassen bleiben muss; jedoch erklärt der Kongress, dass in dem Moment, wo eine nationale Organisation voraussieht, dass sie bei der Durchführung von Streiks und Boykotts an die internationale Hülfe zu appellieren gezwungen ist, diese Organisation verpflichtet ist, sich vor Proklamierung derartiger Kämpfe durch den Vorstand des Bundes, mit den dem Bunde angeschlossenen Organisationen in's Einvernehmen zu setzen. Gemeinsam mit diesen sind dann die Mittel und Wege ausfindig zu machen, um die Durchführung solcher Kämpfe zu ermöglichen. Werden in irgend einem Lande Streiks oder Boykotts proklamiert, so ist die jeweilige Leitung — einerlei, ob sie gezwungen ist, an die internationale Hülfe zu appellieren oder nicht — gehalten, laufend und objektiv Bericht über den Verlauf des Kampfes an den Bundesvorstand zu erstatten. Dieser wiederum ist verpflichtet, unverzüglich und auf dem schnellsten Wege den einzelnen Landesorganisationen einen diesbezüglichen Bericht zu erstatten. Boykotts, die von vornherein einen internationalen Charakter tragen werden, Kämpfe, bei denen eventuell neben der moralischen Unterstützung auch eine finanzielle Unterstützung des Gesamtbundes notwendig ist, unterliegen vor ihrer Proklamirung der Zustimmung des Bundesvorstandes. Der Kongress macht es den respektiven Landesorganisationen zur Pflicht, bei der Berichterstattung über den Verlauf des Kampfes Bezug zu nehmen auf:

1) Forderungen der Arbeiter, sowie Ursachen des Kampfes;

2) Zahl der für den Kampf in Frage kommenden bezw. im Kampfe stehenden Arbeiter;

3) Zahl der für den Kampf in Frage kommenden bezw. im Kampfe stehenden organisierten Arbeiter, sowie Zahl der im Beruf überhaupt Beschäftigten;

4) Art und Verlauf der mit dem Unternehmertum zur Beilegung des Kampfes bezw. Erfüllung der Arbeiterforderungen gepflogenen Unterhandlungen.

Endlich erwartet der Kongress, dass sich sämtliche dem Bunde angeschlossenen Organisationen moralisch verpflichtet fühlen, mit allen Kräften dahin zu wirken, dass nach Möglichkeit versucht wird, den Zuzug von Streik- oder Boykottbrechern fernzuhalten. Der Kongress spricht weiter die Erwartung aus, dass sämtliche dem Bunde angeschlossenen Organisationen absolut entsprechend den vorstehenden Leitsätzen handeln und erklärt, dass Organisationen, die entgegen diesen Leitsätzen handeln, keinerlei Unterstützung, sei sie moralisch, sei sie finanziell, von der organisierten Transportarbeiterschaft zu erwarten haben.

Ueber den Stand des **Frachtenmarktes in New-York** schreiben die gutunterrichteten Herren Funch, Edye & Co. u. a.: »Während die Frachtaussichten für spätere Zeit infolge der günstigen Verhältnisse, unter denen die Maisernte heranreift, sehr vielversprechend sind, befinden wir uns gegenwärtig in einer Zeit des Niedergangs, wie er, wenn überhaupt, nur selten beobachtet wurde. Die regulären Linien können — von den Frachtraten garnicht zu sprechen — kaum hinreichende Ladung für Ballastzwecke erhalten und alle Schiffe verlassen den Hafen in teilweise beladenem Zustande. Die gegenwärtige

Situation wird wahrscheinlich noch in den nächsten ein bis zwei Monaten andauern.

Schiffbau in Grossbritannien im ersten Halbjahr 1902. Nach Lloyds Register waren am 30. Juni auf britischen Werften 381 Dampfer mit 1 107 956 t und 25 Segler mit 21 617 t im Bau, gegen 413 Dampfer mit 1 287 818 t und 28 Segler mit 12 361 zur selben Zeit des letzten Jahres. Nach dem Baumaterial waren 391 Schiffe aus Stahl, 1 aus Eisen und 14 aus Holz oder als Kompositionsschiff gebaut. Die erwähnten Neubauten sind mit folgendem Anteil für nachstehende Länder bestimmt: England 311 Dampfer und 17 Segler 944 137 t, die englischen Kolonien 14 Dampfer 19 268 t, Oesterreich-Ungarn 6 Dampfer 21 020 t, Dänemark 2 Dampfer 19 800 t, Aegypten 1 Dampfer 450 t, Frankreich 4 Dampfer 5850 t, Deutschland 5 Dampfer 17 615 t und 1 Segler 9 t, Griechenland 2 Dampfer 6060 t, Holland 5 Dampfer 14 570 t, Italien 2 Segler 4400 t, Norwegen 6 Dampfer 13 610 t, Russland 3 Dampfer 4120 t, Spanien 3 Dampfer 4970 t und 1 Segler 2400 t, Schweden 4 Dampfer 6447 t, die Ver. Staaten 1 Dampfer 1100 t und für Reeder, deren Nationalität nicht bekannt ist, oder zum Verkauf 18 Schiffe mit 43 756 t, davon 14 Dampfer und 4 Segler. Nach ihrer Grösse geordnet rangieren die in Grossbritannien im Bau befindlichen Schiffe in nachstehender Reihenfolge: Unter 50 t 4 Segler, von 50 bis 99 t 14 Dampfer und 1 Segler, von 100 bis 199 t 48 Dampfer und 11 Segler, von 200 bis 499 t 57 Dampfer, von 500 bis 999 t 28 Dampfer, von 1000 bis 1999 t 33 Dampfer und 2 Segler, von 2000 bis 2999 t 33 Dampfer und 7 Segler, von 3000 bis 3999 t 58 Dampfer, von 4000 bis 4999 t 38 Dampfer, von 5000 bis 5999 t 11 Dampfer, von 6000 bis 6999 t 17 Dampfer, von 7000 bis 7999 t 14 Dampfer, von 8000 bis 8999 t 5 Dampfer, von 9000 bis 9999 t 7 Dampfer und von 10 000 t und darüber 14 Dampfer. Unter den Schiffbaustätten steht Glasgow mit 79 Dampfern von 230 731 t und 8 Seglern von 13 603 t an erster Stelle, dann folgt Newcastle mit 74 Dampfern von 192 488 t, Belfast mit 21 Dampfern von 186 752 t, Sunderland mit 42 Dampfern von 155 058 t, Greenock mit 42 Dampfern von 139 080 t und 2 Seglern von 4220 t, Middlesbro und Stockton mit 24 Dampfern von 69 353 t, Hartlepool und Whitby mit 14 Dampfern von 64 163 t und Barrow, Maryport und Workington mit 8 Dampfern von 25 565 t und 1 Segler von 150 t.

Schiffsverkehr im Hafen von Apia im Jahre 1901. Im Hafen von Apia verkehrten während des Jahres 1901 163 Handelsschiffe, und zwar 88 Dampfer und 75 Segler von insgesamt 48 715 t Raumgehalt gegen 78 Schiffe (61 Dampfer und 17 Segler) von 77 156 t im vorhergehenden Jahre. Die deutsche Flagge war an diesem Verkehr im Jahre 1901 mit 33 Schiffen (14 Dampfern und 19 Seglern) von 2003 t beteiligt und im Jahre 1900 mit 5 Schiffen (ausschl. Dampfer) von 210 t.

Prüfungswesen. Am Montag, den 28. Juli beginnt auf der Navigationsschule zu Lübeck eine Prüfung zum Schiffer auf grosser Fahrt und für Seesteuerleute. Meldungen dazu nimmt entgegen bis Sonnabend, den 26. Juli der Direktor Herr Dr. Schulze.

Briefkasten.

Da mir die **Ausführungs-Bestimmung des Senats zu Hamburg** über die im Februar vom Reichstag endgültig angenommene und nach Zustimmung des Bundesrats am 2. Juni von S. M. dem Kaiser zum Gesetz erhobene **Seemannsordnung** nicht bekannt, ihre Veröffentlichung gewiss aber schon erfolgt ist, wende ich mich mit der Bitte um entsprechende Auskunft an Sie. Der Äusserung des Senats wird unter Seeleuten erwartungsvoll entgegengesehen, hoffen wir doch endlich Gewissheit über die Glaubwürdigkeit des Gerüchtes zu erfahren, nach dem dem Seemannsamt zu Hamburg in Zukunft ein Jurist vorstehen soll. Im Hinblick auf die Ausführungsbestimmungen zur alten aus dem Jahre 1872 stammenden Seemannsordnung, die über die Zusammensetzung des hamburgischen Seemannsamtes Mitteilungen machte, wird eine entsprechende Erklärung des Senats auch wohl zu der neuen Seemannsordnung zu erwarten sein. P.

Da alle Verordnungen des Senats zu Hamburg durch das Amtsblatt verbreitet werden, eine Ausführungs-Verordnung zur Seemannsordnung aber in diesem amtlichen Organ noch nicht veröffentlicht worden ist, darf angenommen werden, dass der Senat sich noch nicht zu einer bestimmten Stellungnahme entschlossen hat. Der Herr Fragesteller hat aber gewiss Recht, wenn er sagt, dass in nautischen Kreisen Hamburgs dem Urteil des Senats über die zukünftige Zusammensetzung des Seemannsamtes mit Spannung entgegengesehen wird. Ob an der Spitze des Seemannsamtes ein Jurist oder wie bisher ein Seemann steht, ist für die unter der Rechtsprechung des Seemannsamtes stehenden Seeleute natürlich von grösstem Interesse. Wir werden, sobald sich der Senat geäussert hat, seinen Erlass hier abdrucken. D. R.

Der Verband Deutscher Seemaschinisten erlässt folgenden Aufruf:

Unser Mitglied, Maschinist Franz Carl **Adolph Rother,** geb. am 12. Okt. 1854 zu Neisse, hat am Dienstag, den 23. Juli 1901, Abends zwischen 8 und 8½ Uhr den im Elbdock von Blohm & Voss zur Reparatur befindlichen Petroleumtankdampfer »Margaretha« verlassen und ist nach seiner in Langenfelde bei Altona, Kielerstrasse 12, belegenen Wohnung nicht zurückgekehrt. Seine Leiche wurde zwei Tage später, nämlich am 25. Juli, nachmittags 4 Uhr, im Moldauerhafen in der Nähe des bei Veddelhöft liegenden Fährpontons in arg beschädigtem Zustande aufgefischt. Da jegliche Klarheit über Zeit und Ort des Unfalls bis heute nach Verstreichen eines fast vollen Jahres fehlt, so werden alle, welche nähere Angaben über den Unfall zu machen imstande sind, hierdurch aufgefordert, solches unverzüglich an unsere Geschäftsstelle mitteilen zu wollen.

Es handelt sich insbesondere darum, festzustellen, ob Rother unmittelbar nach Verlassen des Blohm & Voss'schen Schwimmdocks in die Elbe gefallen und ertrunken ist, oder ob R., wie von der See-Berufsgenossenschaft angenommen wird, in der Zeit vom 23. Juli v. J. abends 8½ Uhr bis nachts 2½ Uhr sich auf der Veddel in einer Gastwirtschaft aufgehalten hat und in der Absicht, mit der Fähre von Veddelhöft nach Hamburg überzusetzen, vom dortigen Fährponton abgestürzt und ertrunken ist. Da für das Vorliegen eines Betriebsunfalles jeder zuverlässige Anhalt fehlt, so wurde den Hinterbliebenen des verunglückten Verbandsmitgliedes in der Rekursinstanz vom Reichsversicherungsamt der erhobene Anspruch auf Rente versagt.

Bei der Schwere des Unglücks, welches die Witwe und zwei Kinder infolge solcher Entscheidung trifft, ist es doppelt zu wünschen, dass das über den Unfall schwebende Dunkel in der einen oder anderen Weise aufgeklärt werde.

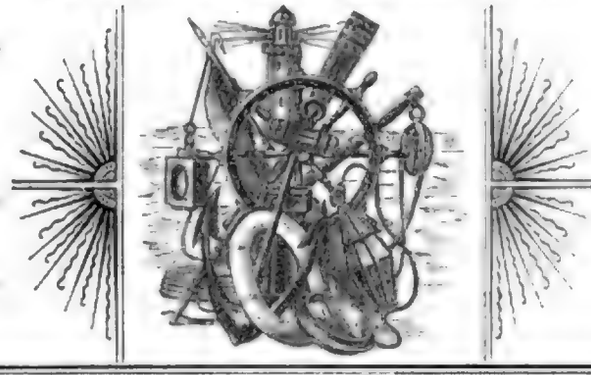
Alle Kollegen, oder wer sonst in dieser Sache Klarheit zu schaffen imstande ist, werden daher dringend gebeten, ihre tunlichst vor einem Seemannsamt oder öffentlichen Notar zu Protokoll gegebenen Aussagen schnellstens einzusenden oder sich persönlich in unserer Geschäftsstelle, Hamburg, Kl. Burstah 2, zu melden.

Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.
(Geschäftsführender Verein, Steinhöft 1.)

Seeschiffer-Verein „Weser“ in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin“ in Stettin.



Schiffer-Gesellschaft in Lübeck.

Verein Flensburger Seeschiffer in Flensburg.

Seeschiffer-Verein in Danzig.

Die „Shipmaster's Society“ in London, die an Mitgliederzahl bedeutendste englische Seeschiffervereinigung, geht einer schweren Zeit entgegen, leidet sie doch unter einer Erschütterung, die den ganzen Bau zu Fall bringen kann. Da der Verband seit Jahren mit der Society in brieflicher Verbindung steht, dürften einige Angaben über die Ursachen des von vielen ihrer Mitglieder befürchteten Zusammenbruchs der Vereinigung von Interesse sein. —

In dem Bericht über das letzte Jahr, der am 11. Juli in einer stark besuchten Generalversammlung vorgelegt wurde, weist der Vorstand darauf hin, dass die Beiträge der letzten beiden Jahre noch ca. von 400 Mitgliedern ausständen und dass das weitere Bestehen der Vereinigung in Frage stände, wenn die Saumseligkeit der Mitglieder auch im laufenden Jahre anhalte. Diese folgenschwere Ankündigung wurde gemacht, trotzdem die Mitgliederzahl im letzten Jahre um weitere 50 Köpfe zugenommen hat. Im Anschluss an diese Berichterstattung nahm der Vorsitzende zu sehr ernsten an die Mitglieder gerichteten Worten Anlass. Er ermahnte sie zum Zahlen ihrer Beiträge und stellte fest, dass sich unter den Herren, die dem Verein ihre Beiträge noch schuldig sind, nicht etwa mittellose junge Mitglieder befänden, sondern hauptsächlich Personen in guter Stellung mit angesehenem Namen und auch solche Mitglieder, die schon wiederholt vom Verein Unterstützung bei Prozessen erfahren haben. Es sei betrübend, dass durch ihre Saumseligkeit der Vorstand gezwungen werde, mit seiner Klage an die Oeffentlichkeit zu treten. — —

In einer sehr lebhaften Diskussion, die sich an diese Ausführungen schloss, wurde von der Minderheit die Auflösung des Vereins gefordert, von der Mehrheit dagegen vorgeschlagen, die gegenwärtige Sachlage ohne Beschönigung mit der Absicht an die Öffentlichkeit zu bringen, damit die mit ihrer Beitragsleistung im Rückstand befindlichen Mitglieder noch einmal an ihre Pflicht gemahnt würden. Dieser Anregung entsprach der Verein insofern, als eine Kommission mit der Ausführung dieses Beschlusses und mit der Aufgabe betraut wurde, die bestehenden Verhältnisse noch einmal gründlich zu untersuchen. In absehbarer Zeit soll dann eine ausserordentliche Generalversammlung stattfinden, die je nach dem Erfolg der Veröffentlichung die Auflösung oder das Weiterbestehen der Vereinigung beschliessen soll. –

Es ist bekanntlich eine bedauerliche »Eigentümlichkeit« aller durch Seeleute gebildeten Vereine, dass am Jahresabschluss noch ein starker Prozentsatz ihres Einkommens, der Mitgliederbeiträge, fehlt. Wie weit die Einzelvereine unter dieser Kalamität leiden, lässt sich wegen unzulänglicher Information nicht feststellen. Dass einzelne unter den Vereinen nicht unerhebliche »Ausstände« haben, geht aus ihren Jahresberichten hervor; wo, wie beim geschäftsführenden Verein, wiederholt seine Adresse den Mitgliedern in Erinnerung gebracht wird, als Zeichen, dass diese Stelle, ebenso wie der Kassierer, Beiträge in Empfang nimmt.

Ein Mitglied des Hamburger Vereins schreibt:

Die vielen Äusserungen in hamburgischen Zeitungen über das **Absetzen der Lotsen bei Cuxhaven** müssen den Eindruck erwecken, als missbilligen auch die Kapitäne die an den bestehenden Verhältnissen in der »Hansa« geübte Kritik. Damit hierüber Klarheit geschaffen werde, möchte ich doch empfehlen, dass sich der Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg gelegentlich mit dieser hochwichtigen Angelegenheit befasst und unzweideutig die Ansicht seiner Mitglieder ausspricht.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.

Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1902. No. 31. **Hamburg, den 2. August.** **XXXIX. Jahrgang.**

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Unfallverhütungs-Vorschriften der See-Berufsgenossenschaft. — Die Handelsmarine der Welt. — Nebelsignale. — Seeamtsverhandlungen. — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mitteilungen. — Büchersaal. — Kaiser Wilhelm-Kanal. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Auf dem Ausguck.

Das furchtbare **Unglück** auf der **Elbe**, die unheilvolle Katastrophe zwischen »Hansa« und »Primus« haben die hamburgische Bevölkerung in grosse Trauer versetzt. Ueberall zittert noch in den Gemütern die tiefgehende Erregung wieder, die sich bei Reich und Arm, bei Gross und Klein unvermittelt Bahn brach, beim Anblick des namenlosen Elends, das auf so viele Familien durch den gewaltsamen, schrecklichen Tod ihrer Angehörigen hereingebrochen ist. Wenn ein Umstand den Schmerz der vielen Unglücklichen zu lindern vermöchte, es wäre die mit elementarer Gewalt zum Ausdruck gebrachte, aufrichtige Teilnahme ihrer Mitbürger. Das ganze deutsche Volk nimmt an dem Schmerze der Hinterbliebenen warmen Anteil. Aber nicht allein teilnehmendes Interesse kam zum Ausdruck, auch zornige Aufregung über die vermeintlichen Ursachen des folgenschweren Unfalls machte sich in gereizten Worten Platz. Manche irrtümliche Ansicht ist in diesen Tagen über das Entstehen der Kollision geschrieben worden, manches harte Wort wurde in der ersten Aufwallung gesprochen. Bald neigte die Wagschale der öffentlichen Meinung auf die eine, bald auf die andere Seite; veranlasst durch unrichtige Auffassung, durch falsche Gerüchte und leider auch durch tendenziöse Berichterstattung. Der seeamtlichen Untersuchung, die beendet sein wird, wenn diese Worte den Lesern zu Gesicht kommen, muss es vorbehalten bleiben, die widerspruchsvollen Ansichten zu klären. Bis dahin mag jede kritische Bemerkung unterbleiben.

* * *

Der internationale Seeschiffahrtskongress in Kopenhagen, sowie die bevorstehende Konferenz der Mitglieder des internationalen Seerechts in Hamburg verfolgen bekanntlich den Zweck, seerechtliche Gesetze und Bestimmungen international zu gestalten, sie einheitlich für alle maritimen Nationen zu regeln. Solche Bestrebungen haben, sieht man vom Seestrassenrecht ab, das nur international gedacht werden kann, bisher nur wenig praktischen Nutzen gebracht, obwohl in Fachkreisen, mögen sie juristische oder nautische sein, durchweg für eine Einheitlichkeit eingetreten wird. Man muss also annehmen, dass entweder viele der vorgebrachten und in den beteiligten Kreisen bereits erschöpfend behandelten Ideen für die Regierungen noch nicht reif zur Verwirklichung scheinen, oder dass die Diplomaten, in der Erinnerung an die Ergebnisse des Haager Friedenskongresses, die Früchte internationaler staatlicher Zusammenkünfte nicht besonders schmackhaft finden. In beiden Fällen bleiben die Fachkreise verpflichtet, immer von Neuem durch ihre Bestrebungen die Aufmerksamkeit der Regierungen auf sich zu lenken. Denn es gibt einige maritime Gesetze, die einen internationalen Charakter haben müssen, sollen sie segensreich für diejenigen wirken, auf die sie Anwendung finden. Und zu diesen Bestimmungen rechnen wir neben vielen anderen auch die **Schiffsvermessungs-**

Digitized by Google

gesetze. Den Lesern der »Hansa« ist dieser Wunsch nichts Neues, sie erinnern sich gewiss noch des hier abgedruckten Vortrages, den der schwedische Schiffbauingenieur Isakson im Jahre 1900 in Paris auf dem ersten Kongress der Association Internationale de la Marine hielt. Herr Isakson hatte damals schonungslos alle Schäden aufgedeckt, die in einzelnen Ländern bei den Bestrebungen hervortreten, den Schiffs-Nettogehalt möglichst gering, den Bruttoraum aber tunlichst gross zu vermessen. Er trat damals wie auch im Juli dieses Jahres auf dem Kopenhagener Kongress für eine Einheitlichkeit der Schiffsvermessungsgesetze ein. Wir haben in letzter Nummer die Aeusserung des dänischen Schiffsbaumeisters Herrn Hansen zu diesem Gegenstand veröffentlicht. Stimmt er auch in der Wahl der Mittel mit Herrn Isakson nicht überein, im Prinzip sind sie aber derselben Meinung. Beide wollen eine internationale Regelung dieser Materie. Und wie richtig ihre Bestrebungen sind, geht neben vielen Beispielen wieder aus einem Fall hervor, der gegenwärtig die englische Fachpresse beschäftigt. Es handelt sich um die Beschwerde eines englischen Reeders, dass das englische Schiffsvermessungszertifikat in französischen Häfen keine Geltung hat und dass sein Schiff durch erneute Nachvermessungen der französischen Behörde zu einem mehrtägigen Aufenthalt in einem französischen Hafen verurteilt wurde. Die Klagen des Engländers, die das französische Schiffsvermessungsverfahren einer scharfen Kritik unterziehen, mögen auf sich beruhen. Ein Einblick in das von Herrn Isakson s. Zt. veröffentlichte und von uns erweiterte statistische Material beweist zur Genüge, dass sich die Behörden beider Nationen nichts vorzuwerfen haben. Wenn dieser Fall hier trotzdem erwähnt wurde, so geschah es, um auf den Zeitverlust aufmerksam zu machen, der den Schiffen erwächst, wenn sie sich im unbeladenen Zustande einer Nachmessung der Behörde eines anderen Landes unterziehen müssen.

* * *

Schon wiederholt sind aus Schiffahrtskreisen Klagen über die Gefährlichkeit der **Navigation** in der **Mündung** des **Magdalenenflusses** bekannt geworden. Am eingehendsten und treffendsten gab Herr Inspektor Polis als Wortführer des Nautischen Vereins zu Hamburg, diesen Beschwerden durch einen Vortrag Ausdruck, den er am 27. Febr. 1900 in Berlin auf dem nautischen Vereinstag gehalten hat. Nach seinen Angaben sind, laut Bericht des amerikanischen Konsuls in Baranquilla, in zehn Jahren, 1878 bis 1888, von sämtlichen ein- und ausgehenden Segelschiffen an der Mündung dieses Flusses, ca. 25 pCt. untergegangen. Der Referent führt die Unglücksfälle auf die beständig wechselnden Wasserstände auf der Barre, auf die Veränderung der Fahrrinne und auf die ungünstigen dort herrschenden Strom- und Windverhältnisse zurück, die verbunden mit dem Mangel an jeglicher Befeuerung an der Flussmündung das Fahrwasser überaus gefahrvoll gestalten. Das war am Anfang des Jahres 1900. Nun liegt uns das vom 15. März 1902 stammende Schreiben eines sehr kompetenten Beurteilers vor, der sich über die Fahrwasser-Verhältnisse des Magdalenenstromes an seiner Mündung folgendermassen auslässt:

»Auch im verflossenen Jahre ist von der kolumbischen Regierung nichts geschehen, um die Einfahrt in den Magdalenenstrom für Seeschiffe zu verbessern und zu erleichtern, weshalb es angebracht scheint, den Reedern und Kapitänen anzuempfehlen, auf Vorcharterung ihrer Schiffe nach dem Hafen Baranquilla zu verzichten, bis ein geordneter Schleppdampfer- und Lotsendienst dort eingerichtet wird. Denn bei dem stetigen Wechsel des Fahrwassers auf der Barre kann die Ein- und Ausfahrt nur unter Gefahr für Schiff und Mannschaft geschehen, wie die verschiedenen, in früheren Jahren dort stattgehabten Schiffbrüche zur Genüge beweisen«.

Ob es sich empfiehlt, dem Ratschlage zu entsprechen, vermögen natürlich die beteiligten Schiffahrtskreise besser als wir zu beurteilen. Jedenfalls verdient aber die Ansicht eines hervorragenden Kenners der dortigen Verhältnisse verbreitet zu werden. Die obenstehende Kritik tritt umsomehr hervor, wenn man bedenkt, dass von 9 Postdampferlinien verschiedener Nationen beinahe täglich ein Schiff den Hafen von Savanilla anläuft. Unter solchen Umständen ist es mehr als verwunderlich, wenn die kolumbische Regierung keine Schritte zur Verbesserung des Fahrwassers einleitet. Dieses Befremden wächst noch, wenn man den 1901er Bericht des Vorsitzenden vom Deutschen Nautischen Verein liest. Dort findet sich über das beregte Thema folgende Stelle:

»Die Errichtung eines Leuchtfeuers an der Mündung des Magdalenenstromes, welches auf dem vorigen Vereinstage zur Sprache kam, ist bei der Reichsregierung beantragt worden, und nachdem ein weiterer Unglücksfall an jener Stätte vorgekommen, ist die kolumbische Regierung von dem dortigen deutschen Ministerresidenten auf die Gefährlichkeit jenes Fahrwassers aufmerksam gemacht worden«.

Da ausser dem deutschen Vertreter früher schon der amerikanische und englische bei der kolumbischen Regierung wegen derselben Angelegenheit vorstellig geworden sind, bleibt als letztes Mittel nur noch übrig, in der breitesten Oeffentlichkeit auf die unverantwortlichen Fahrwasserverhältnisse an der Mündung des Magdalenenstromes hinzuweisen.

* * *

Herr Kapitän H. Schmidt von der Hamburg-Amerika-Linie schreibt uns:

In Nr. 16 Ihrer verehrlichen Zeitschrift spricht Herr Kapitän **Leithäuser** den Wunsch aus, die Ansichten erfahrener aktiver Kapitäne über seine vorgeschlagenen **Nebelsignale** zu hören. Nach meiner Meinung müsste, um eine Vollständigkeit zu erzeugen, zu seinen vorgeschlagenen ein weiteres Signal hinzugefügt werden. Ein Signal, das zum Ausweichen verpflichtete Schiffe in den Stand setzt, sich gegenseitig zu verständigen und dass ihnen angibt, in gegenseitiger Hörweite zu sein. Denn die Witterung im Sinne der Wahrnehmbarkeit von Schallsignalen für ein Schiff günstig, kann zugleich für ein anderes nicht weit entferntes sehr ungünstig sein. Zweifellos würde es von den Schiffsführern aller Nationen dankend anerkannt werden, wenn Ausweichesignale für unsichtiges Wetter obligatorisch eingeführt würden. In solchem Falle müssten aber natürlich alle Dampfer über erstklassige Dampfpfeifen verfügen, die ebenso wie gegenwärtig die Positionslampen auf ihre Brauchbarkeit hin zu prüfen wären. Zur Zeit fahren leider viele Dampfer, deren Pfeife kaum unter den günstigsten Witterungsbedingungen eine halbe Seemeile weit zu hören sind. Soll nun doch etwas Neues angestrebt werden, womit ich mich auch vollkommen einverstanden erkläre, warum dann nicht die Wünsche gleich etwas erweitern und generell für jeden Dampfer zwei Dampfpfeifen von verschiedener Tonart und vorzüglicher Qualität fordern? Diese müssten gleichmässig angebracht und auf a l l e n Dampfern so eingerichtet sein, dass die eine für Signale nach Backbord, die andere für solche nach Steuerbord bestimmt ist. Allerdings ist eine notwendige Vorbedingung, dass sie sich in ihrem Ton unverkennbar von einander unterscheiden. Dass solche Pfeifen konstruiert werden können, ist doch wohl anzunehmen.

Unfallverhütungs-Vorschriften der See-Berufsgenossenschaft *).

Wir erhalten das folgende durch unseren Aufsatz auf Seite 339 veranlasste Schreiben:

Gegenüber der in Nr. 29 Ihres Blattes veröffentlichten Abhandlung, betitelt »E t w a s ü b e r d i e n e u e n U n f a l l v e r h ü t u n g s - V o r s c h r i f t e n d e r S e e - B e r u f s g e n o s s e n s c h a f t« sehen wir uns zunächst zu der Feststellung veranlasst, dass neue rechtsgültige Unfallverhütungs-Vorschriften überhaupt noch nicht vorliegen. Vorhanden ist vielmehr einstweilen lediglich ein von unserer diesjährigen Genossenschafts-Versammlung genehmigter Entwurf und wird über diesen demnächst das Reichs-Versicherungsamt in Gemässheit des § 21 Abs. 1 des See-Unfallversicherungs-Gesetzes das entscheidende Wort zu sprechen haben, nachdem dasselbe zuvor in Ausführung des vierten Absatzes des vorangezogenen Paragraphen die gutachtlichen Aeusserungen der Landes-Zentralbehörden derjenigen Bundesstaaten eingezogen haben wird, auf deren Gebiete sich die Vorschriften erstrecken sollen. Bei diesem Stadium der Angelegenheit müssen wir jede weitere öffentliche Diskussion des in Rede stehenden Entwurfes ablehnen. Um indessen Missverständnisse, die durch den nicht zutreffenden Inhalt der Abhandlung hervorgerufen werden könnten, von vornherein nicht aufkommen zu lassen, gestatten wir uns folgende ganz kurze sachliche Bemerkungen:

1) Die Frage, ob über die förmliche Uebergabe der Wache unter den Wachthabenden besondere Bestimmungen in die Unfallverhütungs-Vorschriften aufgenommen werden sollen, hat den Gegenstand ganz eingehender Beratungen gebildet. Als Ergebnis derselben haben wir unter dem 28. Febr. cr. an die Mitglieder unserer Berufsgenossenschaft das wie folgt lautende Rundschreiben gerichtet:

»Die über die Strandung des Dampfers »Helios« am 21. Mai vorigen Jahres vor dem Bremerhavener Seeamte stattgehabte Hauptverhandlung hat ergeben, dass für diesen Schiffsunfall insbesondere die völlig formlose Uebergabe der Wache seitens des I. an den II. Steuermann verantwortlich zu machen ist, da letzterer über den von seinem Vorgänger gesteuerten Kurs, sowie über die sonstigen, für die Navigierung des Schiffes bedeutsamen Beobachtungen desselben völlig ununterrichtet war. Infolgedessen hat das Seeamt Veranlassung genommen, in seinem Spruche die Notwendigkeit einer förmlichen Uebergabe der Wache zu betonen und ist auf diesen Spruch seitens des Herrn Staatssekretärs des Innern unsere Aufmerksamkeit besonders hingelenkt worden. Dementsprechend sind wir in Beratungen darüber eingetreten, ob es angezeigt erscheine, die vom Seeamt angeregte Frage im Wege des Erlasses einer besonderen Unfallverhütungsvorschrift zu lösen, doch glaubten wir diesen Weg nicht beschreiten zu sollen, da wir einerseits den Standpunkt vertreten, dass das Gebiet der Handhabung des innern Schiffsdienstes unbedingt den Reedereien überlassen werden müsse, andererseits aber auch der Abfassung einer alle Verhältnisse und Schiffsarten berücksichtigenden Bestimmung nicht zu unterschätzende Schwierigkeiten im Wege stehen würden. Dagegen glauben wir nicht unterlassen zu sollen, die Aufmerksamkeit der Mitglieder unserer Berufsgenossenschaft auf die aus einer nachlässigen Handhabung des Wacht-

*) Die Leser werden der See-Berufsgenossenschaft für ihre Erwiderung auf unseren Aufsatz gewiss recht dankbar sein, erfahren sie doch über das Zustandekommen verschiedener Unfallverhütungs-Vorschriften manche sehr beachtenswerte Einzelheit, die ohne unsere Kritik wahrscheinlich nicht der Oeffentlichkeit zugänglich gemacht worden wäre. Wir haben nicht die Absicht, a b e r m a l s unsere anderslautende Anschauung auszusprechen, und es muss Jedem überlassen bleiben, aus Rede und Gegenrede sich sein Urteil zu bilden. D. R.

dienstes für die Sicherheit von Schiff und Mannschaft sich ergebende Gefahr hinzulenken, und ihnen den Erlass einer besonderen die Uebergabe der Wache regelnden Anweisung an ihre Kapitäne und Schiffsoffiziere, dringend zur Erwägung anheim zu geben. Infolgedessen bitten wir auch Sie, der Frage des Erlasses diesbezüglicher Bestimmungen in Ihrer Reederei näher treten zu wollen. Hierbei gestatten wir uns zur etwaigen gefl. Verwendung die einschlägige, seitens der Hamburg-Amerika-Linie erlassene Dienstinstruktion bekannt zu geben, welche folgenden Wortlaut aufweist:

»Der wachhabende Offizier darf seinen Posten auf der Brücke ohne regelrechte Ablösung unter keinen Umständen verlassen.

Der abzulösende Offizier hat seinem Nachfolger genau alles zu melden, was während der vergangenen Wache vorgefallen ist, ausserdem Kurs und Fahrgeschwindigkeit des Schiffes, Peilung an den Pumpen, Veränderung von Wind und Wetter, event. Azimut oder Deviationsbestimmung, sowie gemachte Observationen, Chronometerstand, Luft und Wasserwärme, passierte Schiffe etc.

Der wachhabende Offizier darf bei Nacht dem ihn Ablösenden nicht eher die Wache übergeben, ehe er sicher ist, dass dessen Augen sich an die Dunkelheit gewöhnt haben«.

Nach den uns gewordenen Mitteilungen hat unsere Empfehlung die erforderliche Beachtung gefunden, sodass wir von weiteren Schritten Abstand nehmen konnten.

2) Die bemängelte Aufnahme der auf die Lichterführung sich beziehenden Bestimmungen des internationalen Seestrassenrechts in unsere Unfallverhütungs-Vorschriften war erforderlich, da wir nur hierdurch das Recht gewannen, über die Durchführung dieser zur Verhütung von Unfällen eminent wichtigen Bestimmungen zu wachen und deren Befolgung event. durch Strafmassregeln zu erzwingen. Eine derartige Massnahme erschien um so mehr geboten, als nach den sowohl von der Seewarte als auch von uns gemachten Erfahrungen auf einer Reihe von kleineren Schiffen insbesondere solchen der Ostsee tatsächlich Lichter geführt werden, welche in keiner Weise den Anforderungen der einschlägigen Kaiserl. Verordnungen entsprechen.

3) Die neue über Lukendeckel handelnde Vorschrift entspringt einer Anregung des Hamburger Hafeninspektors und deckt sich mit einem uns vom Germanischen Lloyd gemachten Vorschlag. Tatsächlich hat die Erfahrung gelehrt, dass Unglücksfälle durch mangelhafte Beschaffenheit der Lukendeckel und Sülle hervorgerufen worden sind. Insbesondere waren stellenweise einerseits die Auflageflächen für die Lukendeckel an der Innenkante am Lukensüll und am Mittelscheerstock nicht breit genug, andererseits waren zuweilen die Auflageflächen am Mittelscheerstock und die Kanten der Lukendeckel infolge längeren Gebrauchs abgerundet und abgestossen, sodass dieselben für den Lukendeckel nicht mehr genügenden Halt boten. Auch waren mitunter die Lukendeckel an und für sich etwas kurz, sodass dieselben bei Druck von oben oder Erschütterung aus der Lage fielen.

4) Zu der Aufnahme von Bestimmungen über Prüfung und Behandlung der den Schiffern und Offizieren gehörenden Instrumente sind wir infolge dringender, uns seitens der Reichsregierung gewordener Anregungen geschritten. Insbesondere hat uns ein hervorragendes Mitglied der Reichsregierung, das sich hierbei auf eigene praktische Erfahrungen zu stützen vermochte, die Versicherung gegeben, dass keineswegs vereinzelt der Zustand der Instrumente sehr viel zu wünschen übrig liess.

5) In der über die Seekarten handelnden Vorschrift sind die Worte: »in seinem Besitz befindlichen Seekarten« mit vollster Absicht gewählt. Gerade durch sie sollte mit Rücksicht auf den juristischen Unterschied zwischen »Eigentum« und »Besitz« zum Ausdruck gebracht werden, dass keineswegs die Schiffsführer generell die Verpflichtung haben sollen, die zur Ausrüstung des Schiffs gehörigen Seekarten aus eigenen Mitteln anzuschaffen.

6) Auch die Vorschriften, durch welche die Führung eines Deviations- und Chronometer-Journals verlangt wird, sind Anregungen aus dem Schoosse der Reichsregierung entsprungen. Bevor wir zur Aufstellung derselben geschritten sind, haben wir eingehende Ermittelungen über den durch sie zu erzielenden praktischen Wert angestellt und haben diese zu dem Ergebniss geführt, dass nicht nur von der Seewarte, sondern auch von den hervorragendsten Leitern Deutscher Reedereien, insbesondere von dem doch als Autorität anerkannten, leider zu früh verstorbenen Herrn Direktor Ludolph Meyer auf die allgemeine Einführung dieser Journale das grösste Gewicht gelegt wurde. Auch wurde von diesen Kennern der einschlägigen Verhältnisse die Frage, ob durch die Führung dieser Journale den Kapitänen und Offizieren eine nicht zu ertragende Arbeitslast aufgebürdet werde, mit vollster Entschiedenheit verneint. Sollte in einzelnen Fällen infolge ganz eigenartiger Betriebsverhältnisse die ordnungsmässige Führung als nicht durchführbar sich erweisen, würde der Vorstand stets auf Grund des § 99 der Unfallverhütungs-Vorschriften für Dampfer bezw. 83 derjenigen für Segelschiffe Erleichterungen eintreten lassen können.

Was die Entstehungsgeschichte des in Frage stehenden Entwurfs anlangt, so ist derselbe keineswegs lediglich als das Produkt des grünen Tisches zu betrachten und ist bei seiner Fertigstellung keineswegs die Ansicht praktischer Seeleute ignoriert

worden. Das Gegenteil ergibt sich schon ohne Weiteres aus der zwingenden Bestimmung des § 119 dos See-Unfallversicherungs-Gesetzes, welche ausdrücklich verlangt, dass der Genossenschafts-Vorstand zu der Beratung und Beschlussfassung über neu zu erlassende Unfallverhütungs-Vorschriften Vertreter der Versicherten mit vollem Stimmrecht und in gleicher Zahl wie die beteiligten Vorstandsmitglieder zuzuziehen hat. Hierüber hinaus pflegen wir aber auch ganz regelmässig in den vorbereitenden Stadien über jede auf dem Gebiete der Unfallverhütung neu auftauchende Frage nicht nur hervorragende Sachverständige, wie den Germanischen Lloyd, die grösseren Schiffswerften etc. sondern auch die technischen Leiter und Inspektoren der grösseren Reedereien sowie sonstige noch mitten im praktischen Seedienst stehende Herren zu hören, und weist doch auch die Liste unserer Delegierten, denen der Entwurf der neuen Vorschriften zum Zwecke eingehenden Studiums mehrere Wochen vor der Genossenschaftsversammlung übermittelt worden ist, eine Reihe von Namen auf, denen die Berechtigung und die Fähigkeit, auf Grund eigener, im Seedienst gewonnener praktischer Erfahrungen ein richtiges Urteil zu fällen, wohl schwerlich abgesprochen werden kann. Von allen diesen Herren, die zum grössten Teile dem Stande der Kapitäne angehören, ist aber ein begründeter Widerspruch gegen die in der Abhandlung bemängelten Vorschriften nicht erhoben worden.

Zum Schluss noch einige Worte mehr allgemeiner Natur. Wir verkennen keineswegs die Arbeitslast und die Verantwortung, welche den Schiffsführern durch unsere Unfallverhütungs-Vorschriften auferlegt ist und wir sind infolge dessen auch stets bemüht, nach Möglichkeit jede zu weitgehende Detailmalerei und Schablonisierung und eine nicht zulässige Bevormundung fern zu halten. Auf der anderen Seite müssen wir aber auch unsere durch das Gesetz auf dem sozialpolitischen Gebiete uns gestellte Aufgabe unentwegt im Auge behalten und diese zwingt uns, keinen Schritt zu unterlassen, der nach reiflicher Erwägung eine Verhütung von Unfällen mit Sicherheit erhoffen lässt. Zum Wohle der Besatzung Deutscher Seefahrzeuge aber gemeinsam mit uns zu wirken und zu schaffen, sind in erster Linie die Führer dieser Schiffe berufen und wir glauben uns der berechtigten Erwartung hingeben zu dürfen, dass dieselben uns auch auf dem Gebiete der Unfallverhütung ihre treue Mitarbeit, trotz der mit dieser verbundenen aber unvermeidlichen Belästigungen, nicht versagen werden.

Hiermit schliessen wir die Diskussion.

Die See-Berufsgenossenschaft
Richd. C. Krogmann.

Die Handelsmarinen der Welt.

Zweimal jährlich werden zuverlässige Daten über den jeweiligen Stand der Welthandelsflotte unter Berücksichtigung des Entwicklungsganges der einzelnen Handelsmarinen veröffentlicht: im Juli von Lloyds Register, im September vom Bureau Veritas. Die englische Gesellschaft erwähnt alle Fahrzeuge von 100 t R. N. aufwärts, während Bureau Veritas bei Dampfern dieselbe Mindestgrenze einhält, in der Angabe von Seglern aber auch alle Fahrzeuge von 50 t an angibt. Aus dieser verschiedenartigen Zusammenstellung stammen die bei Vergleichen nicht übereinstimmenden Angaben, über die der forschende Statistiker so häufig Klage führt.

Nach Lloyds Register, dessen Ausweis den nachstehenden Ausführungen zu Grunde liegt, hat die Welthandelsflotte innerhalb zwölf Monaten wieder eine Zunahme von 537 Schiffen mit 1 837 253 t erfahren; sie ist gestiegen von 29 091 Schiffen mit 30 600 510 t auf 29 628 Schiffe mit 32 437 763 t.

Ein ungeheurer Zuwachs, der norwegischen Handelsflotte, der vierten der Welt, an Umfang gleich. Werden dem Reedergeschäft auch fortwährend neue Einnahmequellen eröffnet, infolge der durch wachsende Bevölkerung steigenden Produktion verschiedener Bedarfsartikel und Nahrungsmittel, die von einem zum anderen Lande seewärts befördert werden, so muss eine jährliche Räumtezunahme von beinahe 2 Mill. t doch allmählig einen nachteiligen Einfluss auf den Frachtenmarkt ausüben. Um die ungünstige Wirkung möglichst paralysieren und das Reedereigeschäft lohnend gestalten zu können, wird der Hang zur Zentralisation, als einziges Mittel, immer weiter um sich greifen. Und zwar um so wahrscheinlicher, als das Flottenwachstum vorwiegend auf die grösseren Reedereien zurückzuführen ist, die im kleinen durch wachsende Stärke dasselbe Bestreben kundgeben, das dem grossen vor einigen Monaten geschaffenen Schiffahrtstrust zu Grunde liegt: nämlich Einfluss zu erhalten auf den Stand der Fracht- und Passageraten und eine unterbietende Konkurrenz aufzuheben.

Das statistische Material, gesondert in Angaben über Segler und Dampfer, gibt zu der erfreulichen Mitteilung Anlass, dass die seit Jahren mit Beunruhigung beobachtete rapide Abnahme der Segelschiffsflotte in ihrem verhängnisvollen Tempo etwas aufgehalten ist. Während innerhalb der letzten vier Jahre eine jährliche Abnahme von ungefähr 150 000 t festzustellen war, hat die Segelschiffsflotte der Welt während des letzten Jahres nur um 13 851 t abgenommen, und zwar von 6 591 627 auf 6 577 776 t.

Allerdings erfährt die Befriedigung über diese günstige Wendung eine erhebliche Einschränkung, wenn man berücksichtigt, dass die geringe Abnahme hauptsächlich auf die französische, durch

hohe Staatsprämien beförderte Tätigkeit im Segelschiffsbau zurückzuführen ist. Also nur eine künstliche Entwickelung. Umsomehr verdienen die Bestrebungen Anerkennung, die in den einzelnen maritimen Ländern gemacht werden, um der heranwachsenden seemännischen Generation eine Ausbildung zu gewähren und zu erleichtern, die sie unter gewöhnlichen Umständen wegen ständig abnehmender Segelschiffsanzahl nicht mehr haben könnte. Und wer die Auffassung vertritt, dass das Segelschiff die Lehr- und Ausbildungsstätte des tüchtigen Seemanns sein muss, der wird die Bedeutung des deutschen Schulschiffvereins zu würdigen verstehen. Da es natürlich im Interesse der Reeder liegt, ihre Schiffe durch tüchtiges Personal besetzt zu sehen, sollten sie auch durch Unterbringung der ausgebildeten Zöglinge bemüht sein, die Bestrebungen des Schulschiffs-Vereins nach Kräften zu unterstützen. Wir wollen nicht sagen, dass diese Unterstützung im Allgemeinen gefehlt hat, aber wir möchten behaupten, sie hätte noch etwas stärker hervortreten können, als es der Fall war. Würden sich immer mehr Reeder verpflichten, ihre Schiffsjungen entweder vom Schulschiffsverein oder von der Seemannsschule in Waltershof — die bekanntlich für die Heranbildung der Steuerleute sorgt — zu beziehen, die Schwierigkeit in der Unterbringung der Zöglinge würde gehoben sein. Wurden doch im deutschen Reich im letzten Jahre mehr als 2500 unbefahrene Schiffsjungen angemustert, während Schulschiffverein und Seemannsschule in Waltershof kaum mehr als 250 junge Leute ausbildeten. Aber wir sind vom Thema abgekommen.

Während, wie vorhin gesagt wurde, die Segelschiffsflotte der Welt um 91 Schiffe mit 13 851 t abgenommen hat, erwuchs der Dampfschiffsflotte in derselben Zeit ein Zuwachs von 628 Schiffen mit 1 851 104 t. Die folgende Tabelle gibt in Raumgehalt ausgedrückt, den Anteil der einzelnen Länder an der Weltflotte an. Zur besseren Beurteilung des Entwickelungsganges der Marinen verschiedener Nationen sind die Ziffern des letzten Jahres gegenübergestellt.

Länder	Raumgehalt 1901	Raumgehalt 1902	Zunahme + Abnahme —
Ver. Königreich...	13 656 161	14 431 072	+ 774 911
Deutschland.....	2 905 782	3 138 568	+ 232 786
Ver. Staaten.....	3 077 344	3 337 156	+ 259 812
Norwegen.....	1 627 220	1 632 757	+ 5 537
Frankreich	1 406 883	1 519 922	+ 113 039
Italien.....	1 117 538	1 159 082	+ 41 544
Russland.....	789 253	800 334	+ 11 081
Spanien.....	786 355	784 537	— 1 798
Japan	644 664	690 581	+ 45 917
Schweden.....	676 219	690 173	+ 13 954
Holland.....	578 109	612 920	+ 34 811
Oesterr.-Ungarn...	486 802	556 493	+ 69 301
Dänemark.....	508 194	538 493	+ 30 299

Mit Ausnahme der spanischen haben die Handelsmarinen aller anderen Länder eine Zunahme erfahren. Wie jedesmal bei Besprechung dieses Zahlenmaterials, muss auch jetzt erwähnt werden, dass dem vermerkten amerikanischen Raumgehalt auch die Fahrzeuge auf den Grossen Seen zugezählt worden sind. Ohne diese würden die Ver. Staaten nur mit 2 342 913 t in der Liste figurieren. Mit welchem Anteil die auf den grossen Seen beschäftigten Fahrzeuge an der letztjährigen Zunahme partizipieren, ist uns nicht bekannt, jedenfalls wird der Raumgehalt so gross sein, dass nach seinem Abzug die letztjährige Zunahme der deutschen Handelsmarine an zweiter Stelle, also hinter der englischen rangiert. Bemerkenswert in obenstehender Zusammenstellung ist neben der geringfügigen Zunahme der norwegischen Flotte der starke Zuwachs der französischen und weiterhin auch der schwedischen und japanischen.

Nebelsignale.

Der grosse Wert einer Diskussion über einen für die Schiffahrt so wichtigen Gegenstand wie die Nebelsignale liegt auf der Hand, und deshalb sei es mir gestattet, noch einmal zu dem Vorschlage des Herrn Kapt. Leithäuser Stellung zu nehmen und den meinigen zu befürworten.

Herr Kapt. Leithäuser schlägt vor, den zweiten Absatz des Artikel 16 der Verordnung zur Verhütung des Zusammenstossens von Schiffen auf See zu streichen, d. h. Beseitigung des Stoppzwanges im Nebel, und an anderer Stelle einzufügen: Ein Dampffahrzeug darf bei Annäherung an ein Nebelsignal folgende Seitenhörsignale machen: »lang — kurz«, ich höre dich an Backbord im roten Sektor, »lang — kurz — kurz«, ich höre dich an Steuerbord im grünen Sektor. Diese Signale sollen jedoch zunächst nur für zwei Schiffe gelten.

Wenn nun aber drei Dampfer da sind? »Dann,« sagt Herr Kapt. Leithäuser, »wird gestoppt und rückwärts gegangen. Liegen die Schiffe still, und eins hört beide anderen an Backbord, dann fängt es wohl zuerst wieder langsam an zu fahren und zeigt diese Absicht durch das Backbord-Signal an.« Dass dies vollständig nach meinem in No. 10 der »Hansa« gemachten Vorschlage gehandelt ist, will ich nebenbei bemerken, hauptsächlich möchte ich feststellen, dass gestoppt, rückwärts gegangen wird usw., d. h. nach dem Stoppen vorsichtig manövriert wird, bis die Gefahr des Zusammenstossens vorüber ist. Es wird also gerade nach dem Artikel gehandelt, der beseitigt werden soll. Wenn aber in der gefährlichsten Situation, in welche drei Schiffe zu einander geraten können, alle Vorschläge versagen, und wieder nach dem Artikel 16 gehandelt wird, so ist damit sein Wert erwiesen, und seine Anwendung wird bei weniger schwierigen Fällen nicht schädlich wirken.

Dass dieser Paragraph als dehnbar und undeutlich bezeichnet wird, liegt wohl an dem Ausdruck: »sofern die Umstände es gestatten.« Ich kann mir aber wohl vorstellen, dass die Washingtoner Konferenz beim Abfassen dieses Artikels an Dampfer gedacht hat, die in nächster Nähe einer Küste, Klippe oder Bank plötzlich vom Nebel überrascht beim Stoppen befürchten müssen, durch Wind oder Strom aufgetrieben zu werden. Unter dieser Betrachtung verliert der Artikel bedeutend an seiner Dehnbarkeit. In freiem Wasser muss unerbittlich jeder Dampfer stoppen; freilich bläst der Dampf ab; doch davon weiter unten.

Zunächst habe ich mich noch mit dem andern Teil des Leithäuser'schen Vorschlags zu beschäftigen. »Ein Dampfschiff darf bei Annäherung an ein Nebelsignal etc.« heisst es dort. Das Wort »dürfen« sollte in einem guten Gesetz garnicht gebraucht werden. Ein Gesetz soll ein Gebot oder ein Verbot enthalten, das Wort »dürfen« drückt aber eine Erlärung aus und entspricht nicht dem Begriff, der in einer gesetzlichen Bestimmung liegen soll. Dass ferner das Wort »ein« bei »ein Nebelsignal« als Zahlwort gelten soll und nicht als unbestimmter Artikel, kommt in der ganzen Kaiserlichen Verordnung nicht vor. Es wird z. B. doch wohl Niemand den Artikel 17a: »Ein Fahrzeug mit raumem Winde muss einem beim Winde segelnden Fahrzeuge aus dem Wege gehen«, so auslegen, dass er wohl einem, aber nicht zweien oder dreien Fahrzeugen beim Winde auszuweichen hat. Wenn ich nun in No. 10 auf die Gefährlichkeit der vorgeschlagenen Signale bei drei Schiffen hingewiesen habe, so glaube ich damit nicht unberechtigt gehandelt zu haben, zumal da der Satz in No. 51: »von einem Schiff zur Zeit (wenn nämlich mehrere gehört werden) muss man sich bei Annäherung doch frei fahren, und da helfen dann die Seitenhörsignale wieder prächtig«, die Anwendung dieser Signale beim Hören mehrerer Schiffe zulässt. Im Übrigen hat mein Hinweis den Erfolg gehabt, dass Herr Kapt. Leithäuser in No. 16 erklärt, seine Signale gelten nur für zwei Schiffe. Doch zur Sache.

Habe ich einen Dampfer vorlicher als dwars, so darf er mir sein Seitensignal geben. Er darf es aber auch unterlassen; unterlässt er es aber, so werde ich wohl versuchen, durch Abgabe meines Signals ihn zum antworten zu bewegen. Antwortet er aber nicht, so tappe ich wieder vollständig im Dunkeln. Nun wird man wohl sagen: der Mensch ist ja leichtsinig, wenn er nicht antwortet; doch damit tut man ihm wahrscheinlich unrecht, er darf vielleicht garnicht antworten, es liegt vielleicht der Fall vor, dass dieser Dampfer an seiner anderen Seite auch ein Nebelsignal hört, welches ich vorläufig noch nicht vernehme. Darf er dann antworten? Man male sich einmal die Situation auf so einem Dampfer zwischen zwei Feuern aus, ein Fall, der bei der bekannten Ansammlung von Schiffen im Nebel recht häufig eintreten wird. Von beiden Seiten hört er Dampfer auf sich zukommen, welche sich gegenseitig noch nicht hören können. Immer energischer wird von beiden Seiten sein Seitenhörsignal verlangt, denn für jene besteht die Pflicht des Stoppens ja nicht mehr, da sie glauben, es nur mit einem Dampfer zu tun zu haben. Lässt dieser sich nun verleiten, dem von Steuerbord kommenden Dampfer sein Seitensignal zu geben, so veranlasst er den an Backbord befindlichen zu verkehrten Massnahmen. Natürlich wird ja der mittlere Dampfer durch Stoppen und vorsichtiges Manövrieren den von Steuerbord kommenden Dampfer an Backbord zu bringen suchen, um dann das Backbord-Signal zu geben, aber dieses ganze Manöver würde nicht zu einem so dringlichen, wenn die beiden anderen Dampfer die Pflicht des rechtzeitigen Stoppens hätten. Und damit gelange ich auf meinen Vorschlag.

In No. 10 dieser Zeitschrift habe ich vorgeschlagen, den Artikel 16 unverändert beizubehalten und als Zusatz anzufügen, dass jeder Dampfer, der einen anderen vorlicher als dwars an Backbord hört, das Signal: »lang — kurz« machen muss. Dass es nicht richtig wäre, den Art. 16, den Stoppzwang, zu beseitigen, habe ich schon oben ausgedrückt, hier möchte ich noch daran erinnern, dass auch wohl weniger erfahrene oder weniger schlagfertige Männer auf der Brücke stehen können, für die dann dieser Paragraph einen grossen Anhalt bildet, da er sowohl zur Vorsicht zwingt, wie auch Zeit zum überlegten Handeln gewährt. Ferner wurde in No. 10 auf die vorzügliche und gänzlich gefahrlose Anwendung des Backbord-Signals bei drei Schiffen hingewiesen und gezeigt, dass es in Verbindung mit Art. 16 leistet, was das Steuerbord-Signal allein oder beide Signale zugleich nicht leisten können. Ja selbst wenn Missverständnisse obwalten, wird das Backbord-Signal immer seine zentrifugale Wirkung ausüben und Kollisionen verhüten. Denn seine Übersetzung in Worte heisst: »gehe mir aus dem Wege«, was man vom Steuerbord-Signal nicht behaupten kann und deswegen ist dieses nach meiner Meinung entbehrlich. Von gleich vorzüglicher Wirkung ist das Backbord-Signal bei Annäherung an nur ein Nebelsignal. Wie gut z. B., wenn man an Steuerbord voraus das Signal »lang — kurz« hört, man braucht dann garnicht zu stoppen, sondern gibt gleich rechts Ruder und antwortet mit »lang — kurz«. Wenn aber ein Dampfer an Steuerbord mein Nebelsignal nicht mit »lang — kurz« beantwortet, sondern mit dem gewöhnlichen Signal, so weiss ich ganz genau, dass, wenn man vom mitgehenden Dampfer absieht, er mir nicht seine Backbordseite zukehrt, eine Kollisionsgefahr also nicht besteht. Dies ist schon ein Beweis für die Entbehrlichkeit des Steuerbord-Signals. Höre ich einen Dampfer an Backbord, so gebe ich sofort das Signal »lang — kurz« so lange, bis mit demselben Signal geantwortet wird; wird nicht geantwortet, so habe ich es mit einem mitgehenden Dampfer zu thun. Dem Einwand, dass man nicht wissen könne, ob der andere Dampfer mein Signal gehört hat, halte ich entgegen, dass der Praktiker ein sehr feines Gefühl dafür hat und durch Wiederholungen des Signals sich Gewissheit verschafft.

Meinem Vorschlage den Vorwurf der Einseitigkeit zu machen, ist deswegen nicht richtig, weil das Backbord-Signal sich eng an die Bestimmung des Strassenrechts auf See anschliesst, welche den Dampfer zum Ausweichen verpflichtet, der den anderen an seiner Steuerbord-Seite hat. Es genügt demnach vollständig, wenn der zum Ausweichen verpflichtete Dampfer über die Lage des anderen orientiert ist, und da das durch das Backbord-Signal geschieht, muss es obligatorisch sein. Damit denke ich die Zweckmässigkeit dieses Signals und die Beibehaltung des Art. 16 genügend dargestellt zu haben, so dass als einzigstes Argument, die Pflicht des Stoppens zu beseitigen, das Abblasen des Dampfes übrig bliebe.

Doch auch dieser Nachteil lässt sich soweit abschwächen, dass es nicht ratsam ist, den Vorzug des Stoppzwanges aufzugeben. Denn es ist zunächst zu bemerken, dass bei richtiger Befolgung der Vorschriften und richtigem Maschinenbetrieb das Dampfabblasen nur zu Beginn des Nebels vorkommen dürfte, dann aber lässt es sich durch sofortiges Aufpumpen der Kessel auch noch vermeiden. Ob die Anwendung dieses Mittels den Kesseln derartig schädlich ist, dass seine Unterlassung bei Nebel, wo doch oft mehr auf dem Spiele steht, gerechtfertigt ist, entzieht sich meiner Beurteilung. Ferner befinden sich auf allen modernen Schiffen Dampfüberproduktionsrohre, so dass bei geschickter Handhabung dieser Mittel ein Abblasen des Dampfes nur selten, und bei Vergrösserung und Verbesserung dieser und der Kondensationsanlagen in Zukunft immer seltener vorkommen wird. Ausserdem aber gibt es einen Apparat zum geräuschlosen Dampfabblasen. Derselbe besteht aus einer zylindrischen Erweiterung des Rohres, die oben und unten durch eine mit flachen Schlitzen versehene Kupferplatte abgeschlossen ist. Der Raum zwischen beiden Platten ist mit kleinen Glas- oder Messingkugeln angefüllt. Versuche, die mit diesem Apparate angestellt sind, haben nach Busley, dem ich dies entnehme, gute Resultate ergeben. Hält aber auch dieses Mittel nicht das, was es verspricht, so lässt sich die Kollisionsgefahr, die beim Dampfabblasen entsteht, dadurch verringern, dass man das Dampf abblasende Schiff als manövrierunfähig gelten lässt. Man müsste dann einen Artikel in die Verordnung bringen, der es einem solchen Schiffe zur Pflicht macht, auf kürzestem Wege die Fahrt zu stoppen und das vorgeschriebene Signal zu machen. Schon jetzt bleibt einem Schiffsführer in solchem Falle kaum etwas anderes zu tun übrig, da er ja die Signale anderer Schiffe nicht hören

kann. Dass dies aber zum Gesetz gemacht werde, hat den Vorteil sofort zu wissen, dass der Dampf abblasende Dampfer gestoppt liegt, auch wenn das Stoppsignal durch das Geräusch des Dampfes übertönt wird.

Damit ist denn auch der letzte Grund beseitigt, der für die Abschaffung des Art. 16 Abs. 2 spräche, so dass mein ganzer Vorschlag ist: Beibehaltung der Stopppflicht, Abgabe des Signals: »lang — kurz« beim Hören eines Dampfers an Backbord vorlicher als dwars, und Verpflichtung, sofort jegliche Fahrt aus dem Schiff zu bringen, sobald der Dampf mit Geräusch abbläst.

Diese Vorschläge sind die Fortentwicklung der durch Herrn Kapt. Leithäuser angeregten Idee zu Seitenhörsignalen.

Schubart,
I. Offizier in der Hamburg-Amerika Linie.

Montevideo, den 12. Juni 1902.

Seeamtsverhandlungen.

Seeamt zu Hamburg.

Zusammenstoss »S 42« mit D. »Firsby«. Der am 8. Juli gefällte und in No. 28 der »Hansa« abgedruckte Seeamtsspruch zum Kollionsfall »S. 42 — Firsby. ist vom Hamburger Seeamt in folgender Weise begründet worden:

»Die Verpflichtung des Seeamts zur Untersuchung dieses Unfalls ergibt sich aus § 2, Absatz 2a, § 3, Absatz 1, des Gesetzes vom 27. Juli 1877.

Das Seeamt ist bei Beurteilung der Ursachen dieser Kollision durchweg zu denselben Ergebnissen gelangt, wie der Reichskommissar.

Die Grundlage für die Entscheidung muss die absolut sichere Feststellung bilden, dass das Torpedoboot genau in der Leitlinie, also der Mitte des Fahrwassers, aufgesteuert ist und dass das grüne Licht des Dampfers »Firsby« klar an Steuerbord des Torpedoboots gesichtet wurde. Diese zwei Tatsachen sind aus den sicheren, beeidigten Bekundungen mehrerer Zeugen vom Torpedoboot mit völliger Sicherheit als erwiesen zu entnehmen.

Geht man hiervon aus, so ergibt sich von selbst der zwingende Schluss, dass der Dampfer »Firsby« sicht nicht an der rechten Seite des Fahrwassers, also östlich der Leitlinie, auch nicht in der Leitlinie, sondern nur in der westlichen Hälfte des Fahrwassers befunden haben kann.

Mit dieser Position der Schiffe zu einander stimmt auch durchaus die Tatsache überein, dass man sich gegenseitig grün zu grün gesichtet hat, bis zu dem vom Dampfer »Firsby« gegebenen Backbordruder.

Die Ueberzeugung des Seeamts, dass der »Firsby« in der westlichen Fahrwasserhälfte gewesen ist, kann auch nicht durch die bestimmte entgegenstehende Aussage des Kapitäns Tyrer erschüttert werden, welcher behauptet, das feste Feuer etwa eine halbe Handspakenlänge östlich von dem Einblitzlicht gehalten zu haben.

Diese Aussage steht ganz allein und ist von einem Manne gemacht, welcher zur Zeit seiner Vernehmung unter der Bedrohung mit Haft und mit einer Anklage wegen fahrlässiger Tötung stand. Die Aussage ist also diejenige eines Angeschuldigten und kann den Wert und die Bedeutung einer Zeugenaussage nicht beanspruchen.

Man muss ferner umsomehr dazu gelangen, der Aussage des Kapitäns Tyrer hier den Glauben zu versagen, als sie sich noch in anderen Punkten nicht zuverlässig erweist und als noch weitere positive Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass der »Firsby« sich westlich der Leitlinie gehalten hat.

Kapitän Tyrer's Aussage enthält einmal einen nicht unwichtigen Widerspruch, wenn er zunächst behauptet hat, sofort nach Sichten des grünen Lichtes des Torpedoboots Backbordruder gegeben zu haben, und später sich darauf berufen hat, dass er durch Beobachtung des grünen Lichts zunächst festgestellt habe, dass dieses gerade entgegenkomme, und dann erst ausgewichen sei. Es ist auf diesen Punkt noch später zurückzukommen.

Völlig widerlegt ist aber ferner die Behauptung des Kapitäns Tyrer, dass zwischen seinem Backbordruder und der Kollision etwa drei Minuten verflossen seien. Es ist im Gegenteil anzunehmen, dass die Kollision auf das Backbordmanöver des »Firsby« fast unmittelbar gefolgt ist, wie auch der I. Offizier Coin des »Firsby« bestätigt. Auch auf diese Frage ist noch zurückzukommen.

Muss danach die Aussage des Kapitäns Tyrer überhaupt als unzuverlässig erscheinen, so steht auf der anderen Seite durch die Aussage des Steuermanns Haack der »Alten Liebe« und die Einräumung des Kapitäns Tyrer fest, dass der »Firsby« beim Absetzen seines Lotsen tatsächlich auf der unrichtigen Seite seines Fahrwassers gewesen ist. Es liegt hier also ein Fehler vor, durch den gegen die hamburgische Verordnung vom 22. März 1894 verstossen ist, welche vorschreibt, dass nach See bestimmte Schiffe, die bei Cuxhaven ihren Lotsen absetzen, die Nordseite des Fahrwassers zu halten haben. Dieser von der »Firsby« begangene Fehler wird aus Gründen der Bequemlichkeit, wie dem Seeamt bekannt ist und auch von dem Schiffer Haack bestätigt wird, dem behördlichen Verbote zum Trotz sehr häufig begangen. Die Tatsache aber, dass der Dampfer zu Beginn seiner Fahrt von Cuxhaven nach dem 4. Feuerschiff auf der westlichen Seite der Leitlinie gewesen ist, lässt es erklärlich erscheinen, dass er sich auch noch auf dieser Seite befunden hat, als das Torpedoboot ihm entgegengekommen ist. Man braucht nur anzunehmen, dass Kapitän Tyrer nach dem Absetzen des Lotsen auf das 4. Feuerschiff zugehalten hat, ohne die hinter ihm liegenden Leitfeuer zu beachten, um eine verständliche Erklärung für den von ihm gehaltenen Kurs zu finden.

Ein weiterer Anhaltspunkt dafür, dass der »Firsby« westlich der Leitlinie gewesen ist, ist aus der jetzigen Lage des Wracks zu entnehmen. Das gesunkene Schiff liegt 180 m westlich der Leitlinie. Wenn man unter Berücksichtigung des S.–SzW. mit Stärke von 2¼ Meilen laufenden Stromes annimmt, dass das Torpedoboot durch den schweren Stoss seine Fahrt verloren hat und dann etwa 10 Minuten getrieben ist, so muss bei der Richtung des Stromes und des Windes, der Kollisionsort etwa 700 m oberhalb der jetzigen Lage des Wracks fast in der Leitlinie oder doch nur ein wenig auf der östlichen Seite der Leitlinie liegen. Es würde dies mit der Darstellung des Torpedoboots stimmen, nicht aber mit der Behauptung des Kapitäns Tyrer vereinbar sein, dass er von vornherein schon so weit östlich der Leitlinie gehalten habe, dass die Leitfeuer eine halbe Handspakenlänge auseinander gewesen seien, und dass er dann noch unter Backbordruder nach Steuerbord abgefallen sei.

Dem ersten Fehler des Dampfers »Firsby«, dem Halten der unrichtigen Fahrwasserseite, ist der zweite gefolgt, der darin liegt, dass das letzte Backbordruder auf dem »Firsby« zu spät, nämlich im letzten Augenblick vor dem Zusammentreffen der Schiffe, gegeben ist. Man kann unter Berücksichtigung der vielleicht noch nicht ganz aufgeklarten Luft davon ausgehen, dass die elektrischen Lampen des Torpedoboots auf mindestens zwei Seemeilen Entfernung auf dem »Firsby« gesehen worden sein müssen. Es würde dies, wenn man die Geschwindigkeit des »Firsby« auf 8 Seemeilen schätzt — eine bestimmte Angabe hierüber fehlt in den Akten — ergeben, dass das grüne Licht des Torpedoboots etwa 5 Minuten vor dem Zusammenstoss auf dem »Firsby« gesehen sein muss.

Andererseits ergeben die Aussagen der Besatzung des Torpedoboots, dass beim Erscheinen des roten Lichts des »Firsby« auch schon in unmittelbarer Nähe der Bug des Dampfers sichtbar wurde und dass das jetzt sofort von dem Kommandanten gegebene Maschinenkommando »Äusserste Kraft vorwärts« nicht mehr zur Ausführung kommen konnte, dass vielmehr der Stoss schon erfolgte, während der Rudersmann noch in der Ausführung des Kommandos begriffen war.

Es folgt aus diesen Aussagen, dass der »Firsby« sein Backbordruder nur ganz kurze Zeit vor der Kollision, also in einem Augenblick gegeben haben kann, als die Schiffe sich einander schon so sehr genähert hatten, dass durch das Backbordruder die Kollision notwendig herbeigeführt werden musste.

Der Entschluss des Kapitän Tyrer, der beim Sichten des entgegenkommenden Dampfers wohl bemerkt haben mag, dass er sich auf der falschen Seite der Leitlinie befand, unter Backbordruder die richtige Seite wiederzugewinnen, war an sich richtig. Das Seeamt geht hier nicht soweit wie das hanseatische Oberlandesgericht in seinem Urteil vom 16. Juni 1902 in Sachen des Zusammenstosses der Dampfer »Westmoreland« und »Rhein«. Das Oberlandesgericht erklärt es schlechthin für fehlerhaft, wenn ein an der falschen Seite des Fahrwassers befindlicher Dampfer beim Sichten des grünen Lichts eines Gegendampfers noch versucht, die für ihn richtige Seite zu gewinnen. Es sei in solchen Fällen stets nach Artikel 18, 19 der Kaiserlichen Verordnung auszuweichen.

Es muss im Gegensatz hierzu anerkannt werden, dass auch noch nach dem Sichten der Lichter eines Gegendampfers, der auf der falschen Seite befindliche Dampfer noch das Recht und die Pflicht hat, den begangenen Fehler zu bessern und die richtige Seite des Fahrwassers zu gewinnen. Voraussetzung hierfür ist aber, dass die Entfernung der Schiffe von einander noch eine solche ist, dass das Manöver noch ohne Gefahr ausführbar ist. Eine solche Situation ist auch noch nach dem Sichten der Lichter des Gegendampfers wohl denkbar und hat auch hier beim ersten Erscheinen der Lichter des Torpedoboots vorgelegen.

Bei der aber dadurch immerhin schwierigen Situation, dass im engen Fahrwasser grün zu grün stand, hätte aber sofort gehandelt werden müssen, da die Lage von Sekunde zu Sekunde schwieriger wurde.

Um die Situation zu klären, hätte also sofort Backbordruder gegeben werden müssen. Anstatt dessen hat Kapitän Tyrer zunächst längere Zeit das entgegenkommende Licht beobachtet, und hat so, da er nicht mit der grossen Geschwindigkeit des entgegenkommenden Schiffes rechnete, so lange gezögert, bis es zu spät war.

Diese beiden Fehler des Dampfers »Firsby« sind als die Ursachen der Kollision anzusehen.

Die nach § 4 des Gesetzes über die Untersuchung von Seeunfällen hier ebenfalls zu prüfende Frage, ob nicht auch in dem Verhalten des Torpedoboots Ursachen des Unfalls liegen, ist verneint worden.

Das Torpedoboot fuhr mit einer sehr grossen Geschwindigkeit, war jedoch in diesem Teile des Fahrwassers hierzu berechtigt und konnte es auch um so eher wagen, als die Fähigkeit der Torpedoboote, die Fahrt schnell zu mindern und zu stoppen, eine sehr bedeutende ist. Dem in der Mitte des Fahrwassers aufsteuernden Torpedoboot erschien das grüne Licht des entgegenkommenden »Firsby« an Steuerbordseite. Dass er einen in der falschen Fahrwasserseite aussteuernden Dampfer vor sich habe, konnte der Kommandant nicht wissen, da es sich auch um einen Dampfer handeln konnte, der auf der Reede von Cuxhaven einen Ankerplatz suchte. Aber auch, wenn er darüber nicht im Zweifel gewesen wäre, dass er einen im falschen Fahrwasser elbabwärts fahrenden Dampfer vor sich hatte, war er nach der klaren Vorschrift des Artikels 18 Abs. 4 verpflichtet, Kurs zu halten. Die Lage des Torpedoboots war eine andere, als die des »Firsby«, da es sich bei dem letzteren um das Verlassen der falschen Fahrwasserseite beim Erblicken des grünen Lichts voraus handelte, während das Torpedoboot, trotzdem es selbst nicht auf der falschen Seite war, das grüne Licht an Steuerbord in Sicht bekam. Ein Schiff, das aus irgend einem Grunde auf die falsche Seite seines Fahrwassers geraten ist, soll, sobald es den Fehler merkt, wie oben ausgeführt, die richtige Seite wiederzugewinnen suchen, sofern es dieses noch rechtzeitig und ohne Gefahr tun kann. Es steht dieser Grundsatz nicht im Widerspruch mit dem vom Reichsgericht bestätigten Satz, dass der Art. 25 der Kaiserl. Verordnung keinenfalls dazu bestimmt sei, im engen Fahrwasser den Artikel 18 zu ersetzen (R. G. Band 44, S. 45), sondern lässt sich im Gegenteil durchaus mit ihm vereinigen.

Lässt sich die nach Artikel 25 vorgeschriebene Position der Schiffe, die ein Ausweichen unnötig machen soll, nicht mehr herstellen, so ist nach den in der Kaiserlichen Verordnung gegebenen Ausweichregeln zu verfahren.

Das Torpedoboot, welches in der Mitte des Fahrwassers war, konnte es garnicht unternehmen, dem an Steuerbord befindlichen Dampfer, über dessen Kurs und Absichten man nichts wusste, unter Steuerbordruder (Marinekommando) auszuweichen.

Das Torpedoboot war hiernach im Recht, wenn es seinen Kurs hielt, da es das grüne Licht des Gegendampfers an Steuerbord hatte, eine Gefahr eines Zusammenstosses also nicht vorlag, wenn beide Schiffe Kurs gehalten hätten.

Als plötzlich das rote Licht, sowie der Bug des »Firsby« auftauchten, während das grüne Licht verschwand, war die Situation eine so gefahrdrohende, dass für irgend welche Ueberlegung keine Zeit blieb, vielmehr sofort gehandelt werden musste. Die Entfernung der Schiffe von einander war nur noch eine so geringe, dass eine Vermeidung der Kollision durch Stoppen und Rückwärtsarbeitenlassen der Maschine oder durch Hartsteuerbordruder (Marinekommando) nicht mehr möglich war. Es ist dies auf Grund der übereinstimmenden Aussagen der Torpedozeugen als erwiesen anzunehmen. Unter diesen Umständen entschloss sich der Kommandant zu dem Manöver, unter Backbordruder (Marinekommando) zunächst den Bug und unter Steuerbordruder dann das Heck seines Schiffes vor dem Buge des »Firsby« freizuwerfen. Dies Manöver, welches fast gelungen wäre, war allerdings das einzige, welches noch die Möglichkeit bot, die Kollision zu vermeiden, und es zeugt von der grossen Ruhe und Geistesgegenwart des Kommandanten, welche auch durch den späteren Verlauf des Unfalls dargetan sind, dass er beim Erkennen der Gefahr sofort die für dieses Manöver nötigen Kommandos abgab.

Es ist die Frage aufgetaucht, ob nicht etwa das rote Licht des Torpedoboots durch die an Deck stehenden Leute für den »Firsby« verdeckt gewesen ist. Die Vernehmung der Zeugen über diese Frage hat ergeben, dass bei der Art der Anbringung der Lichter auf dem Torpedoboote allerdings die Möglichkeit gegeben ist, dass ein Seitenlicht durch den Kopf eines an Deck stehenden grossen Mannes verdeckt wird. Dass dies aber hier der Fall gewesen sei, ist in keiner Weise erwiesen, würde auch für die Untersuchung nicht in Frage kommen, da bei der Stellung der Schiffe zu einander das rote Licht des Torpedobootes unter keinen Umständen für den »Firsby« sichtbar gewesen wäre.

Es ist hiernach ausgesprochen worden, dass in der Manövrirung des Torpedoboots eine Ursache für die Kollision nicht zu finden ist.

Nicht zu verkennen war allerdings, dass die Situation von vornherein eine weniger schwierige gewesen wäre, wenn das Torpedoboot sich nicht in der Leitlinie gehalten, sondern, der hamburgischen Verordnung vom 15. April 1898 entsprechend, das Leuchtfeuer von Osterende-Groden etwas westlich von dem

Ein-Blitzfeuer von Neufeld gehalten hätte. Die Schiffe hätten sich dann wahrscheinlich nicht grün zu grün gesehen, sondern jedes Schiff hätte grün und rot des anderen Schiffes gesehen und es wäre damit der einfache Fall des Artikel 18 Absatz 1 gegeben gewesen..

Der Kommandant war aber zum Einsteuern in der Leitlinie nicht nur berechtigt, sondern geradezu verpflichtet, weil die für ihn massgebende Instruktion dies vorschreibt. Das Nordseehandbuch für Torpedoboote besagt auf Seite 29 über das Einsteuern in die Elbe:

›Die Einsegelung bei Nacht ist nicht schwierig, solange die Feuerschiffe, welche nur bei Eisgang eingezogen werden, ausliegen.

Allgemeine Regel: Von Feuerschiff zu Feuerschiff in die Leitlinie von Neufeld und Osterende-Groden — — — — — — — — — — —. Von Elbe-Feuerschiff IV bis Cuxhaven bildet das w. f. Feuer von Osterende-Groden über dem w. 1 Blz. — f. von Neufeld die Leitfeuerlinie.‹

Nach dieser Instruktion war der Kurs des Torpedoboots zweifellos richtig und es bleibt nur zu bedauern, dass die in dem erwähnten Handbuch gegebene Instruktion nicht ganz mit der hamburgischen Verordnung im Einklang steht.

Der Vollständigkeit halber ist zu bemerken, dass auch das vom Reichs-Marine-Amt herausgegebene Segelhandbuch der Nordsee von 1898, I. Heft 3, Seite 172 hier einen Fehler enthält, indem elbaufwärts kommenden Schiffen vorgeschrieben wird, das Leuchtfeuer von Osterende-Groden östlich vom Ein-Blitzlicht von Neufeld zu halten, während dieses die Vorschrift für elbabwärts gehende Schiffe ist.

Schiffbau.

Bauaufträge.

Die Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft schloss in diesen Tagen mit der Reedereifirma J. Jost in Flensburg den Bau eines neuen Dampfers von ca. 2000 t Tragfähigkeit ab. Der neue Dampfer ist hauptsächlich für die Nord- und Ostseefahrt bestimmt und erhält alle neuesten für diese Fahrt passenden Einrichtungen.

* * *

Stapelläufe.

Am 26. Juli lief auf der Schiffswerft von Henry Koch, Lübeck, ein für die Herren Hansen & Closter in Apenrade neuerbauter Dampfer glücklich vom Stapel. Das Schiff, das in der Taufe den Namen **›Gamma‹** erhielt, hat folgende Abmessungen: 260 × 38 × 19' 6". Die Tragfähigkeit des Schiffes beträgt auf Lloyds Sommerfreibord bei einem mittleren Tiefgang von 18' 2800 t dw. Der Dampfer ›Gamma‹ wird mit einer Dreifach-Expansions-Maschine von 800 ind. HP. ausgestattet, die dem Schiffe in beladenem Zustande eine Geschwindigkeit von 9 Knoten in der Stunde geben soll.

* * *

Auf der Werft von Joh. C. Tecklenborg, Geestemünde, erfolgte am 23. Juli der Stapellauf eines Fischdampfers, der für Rechnung der Reederei Gebr. Thomae in Hamburg erbaut wurde und den Namen **›Falke‹** erhielt.

* * *

Probefahrten.

Am 22. Juli verliess der für die Neu-Guinea-Kompagnie, Berlin, neuerbaute Dampfer **›Siar‹** die Werft des Bremer Vulkan in Vegesack zur Probefahrt. Diese wurde bis hinter den Hoheweg-Leuchtturm ausgedehnt und verlief durchaus befriedigend. Die Abnahme des Dampfers erfolgte noch während der Fahrt. Die Dimensionen des ›Siar‹ sind folgende: 38 m × 6,8 m × 3,4 m, Tiefgang mit etwa 300 t Ladung, 2,9 m. Kontraktliche Geschwindigkeit bei diesem Tiefgange 8,5 Knoten. Das Schiff machte auf der Probefahrt mit etwa halber Ladung 10,3 Knoten. Es ist ausgerüstet mit einer Compoundmaschine von 300 Pferdekräften, einem Kessel von 110 qm Heizfläche bei 8 Atm. Ueberdruck und ist versehen mit vier wasserdichten Schotten. Das Schiff ist speziell für Fahrten in den Tropen konstruiert.

Vermischtes.

Dampferwege zwischen Nordeuropa und den nördlichen Häfen der Vereinigten Staaten von Nordamerika[*]. Im August findet der Wechsel statt auf den von den grossen Gesellschaften vereinbarten Dampferwegen zwischen Nordeuropa und der Ostküste von Nordamerika, wie es auf der Vorderseite der Karte zum Ausdruck gebracht ist. Die den Englischen Kanal bis zum 14. August einschliesslich verlassenden Dampfer haben den südlichen, die ihn vom 15. August an verlassenden den nördlichen Weg zu nehmen. Die von Nordamerika rückkehrenden Dampfer haben, wenn sie bis zum 23. August einschliesslich den 70. Meridian passiren, den südlichen Rückweg, vom 24. August an den nördlichen Rückweg zu nehmen. Diesen Vereinbarungen entsprechend handeln auch die nördlich um Schottland fahrenden Dampfer jener Gesellschaften insofern, als sie die westlichen Teile ihrer Reisen auf den vereinbarten Wegen zurücklegen, und die aus dem Golf von Mexico kommenden Dampfer insoweit, dass sie den östlichen Teilen der vereinbarten Heimreisen folgen. Die kürzesten, näher an Kap Race vorbeiführenden Wege werden vielfach von Dampfern solcher Reedereien benutzt, die der Vereinbarung nicht beigetreten sind. Die Wege selbst nebst den Entfernungen auf ihren Teilstrecken sind aus der Karte ersichtlich, sie sind für die vom Kanal ausgehenden Dampfer gemeinsam von einem Punkte, der etwa 5 Sm südlich von Bishop Rock-Leuchtturm liegt, bis zu einem Punkte etwa 5 sm südlich von Nantucket-Feuerschiffe. Dort trennen sich die Wege nach der Bucht von New-York, dem Delaware-Flusse und der Chesapeake-Bucht, die Entfernung auf diesen letztgenannten einzelnen Teilstrecken beträgt nach dem Sandy-Hook-Feuerschiffe 193 Sm, nach dem Five Fathom Bank South-Feuerschiffe 253 Sm, und nach dem Kap Henry 369 Sm. Die Gesamtdistanz auf dem südlichen Wege beträgt vom Abfahrtsorte südlich vom Bishop-Rock-Leuchtturme bis nach dem Sandy Hook-Feuerschiffe 2949 Sm, bis nach dem Five Fathom Bank South-Feuerschiffe 3009 Sm, und bis nach dem Kap Henry 3125 Sm. Auf dem nördlichen Wege beträgt sie entsprechend 2854, 2914 und 3030 Sm. Der Weg auf dem grössten Kreise bis nach Kap Race und dann weiter bis nach dem Sandy Hook-Feuerschiffe beträgt 2850 Sm. Ausgehend von der Ostsee oder den nördlichen Häfen der Nordsee wird der Weg fast immer nördlich um Schottland genommen. Er führt entweder durch den Pentland Firth oder bei Fär-Eiland entlang. Um die Rockall-Klippen in grossem Abstande zu passieren, schneiden beide Wege den 14. Meridian in etwa 58° 10' N-Br. Von diesem Schnittpunkte an steuern die Schiffe der grossen Gesellschaften dann im grössten Kreise weiter nach den der Jahreszeit entsprechenden Schnittpunkten 42° N-Br. und 47° W-Lg. oder 46° N.-Br. und 49° W-Lg. um den Rest des Weges wie die vom Kanal kommenden Schiffe auszuführen, während andere Schiffe meistens im grössten Kreise nach Kap Race steuern, falls sie nicht durch Eis daran verhindert werden. Die Gesamtdistanz zwischen Pentland Skerries und dem Sandy Hook-Feuerschiffe beträgt auf dem nördlichsten und kürzesten Wege 2915 Sm, auf dem mittleren 2957 Sm und auf dem südlichen 3135 Sm. Rückkehrend steuern sämtliche der Vereinbarung angehörenden Schiffe nach einem Punkte, der den 70. Längengrad nicht nördlicher als in 40° 10' N-Br. schneidet, dann sind die ferneren

[*]) August-Monatskarte des Nordatlantischen Ozeans.

Wege gemeinsam. Vom Sandy Hook-Feuerschiffe bis zu dem genannten Schnittpunkte beträgt die Entfernung 176 Sm. Die von den südlicheren Häfen kommenden Schiffe schneiden den 70. Grad vielfach südlicher und kürzen daher den Gesamtweg etwas ab, ohne Erhöhung der Kollisionsgefahr. Die Gesamtdistanz vom Sandy-Hook-Feuerschiffe nach dem Punkte südlich von Bishop Rock beträgt auf dem südlichen Wege 2989 Sm, auf dem nördlichen 2879 Sm, während sie nach Pentland Firth auf dem südlichen Wege 3189 Sm, und auf dem mittleren 3003 Sm beträgt. Der nördliche Weg fällt mit dem Wege der Ausreise als kürzester Weg zusammen.

Schicksal der »Saale«. Vor kurzer Zeit hat der Dampfer »Saale« des Norddeutschen Lloyd, welcher seiner Zeit gelegentlich des grossen Brandes in Hoboken schwer beschädigt worden war, die Werft auf Shooters Island verlassen, wo er zu einem Frachtdampfer umgebaut worden ist, um fortan unter dem Namen »J. L. Luckenbach« und unter amerikanischer Flagge als Handelsfahrzeug die Meere zu befahren. Die »Saale« war so stark beschädigt worden, dass der Norddeutsche Lloyd sich entschloss, sie aus seiner Flotte auszuscheiden und zu verkaufen. Es fand sich denn auch ein Käufer in der Person des Reeders Louis Luckenbach. Das Schiff ist gründlich umgebaut worden und hat neue Maschinen erhalten, die ihm eine Geschwindigkeit von 10 Sm verleihen werden.

Im Laufe dieses Jahres wird bei der **Sandettié-Bank** auf 22 m Tiefe ein neues **Feuerschiff** mit einem Blinkfeuer ausgelegt werden, das alle 5 Sekunden einen weissen Blink zeigt. Es ist ein roter Ponton von 35 m Länge und 7 m Breite mit der weissen Aufschrift »Sandettié« auf beiden Seiten der Verschanzung, der in der Mitte einen Aufbau in Form eines Militärmastes hat, auf dessen Spitze sich eine gläserne Laterne befindet. In der Mitte der letzteren ist in kardanischer Aufhängung ein Linsenapparat angebracht, der aus vier sich drehenden Scheiben von 0,25 m Brennweite besteht. Der Leuchtapparat ist mit einem Glühlichtbrenner versehen, der mit Oelgas unter Druck gespeist wird. Das Feuer wird 12 m über Wasser brennen, eine Leuchtkraft von 3500 becs Carcel haben und eine mittlere Leuchtweite von 20 sm erreichen. Vor der Inbetriebsetzung werden mit dem Feuerschiffe auf seinem Ankerplatze noch Versuche angestellt und die Auslegung und endgültige Anzündung seines Feuers später bekannt gemacht werden. Geogr. Lage: 51° 13′ 25″ N-Br. 1° 53′ 40″ O-Lg. (0° 26′ 35″ W-Lg. von Paris). (Nachr. f. Seefahrer.)

Der siebente Mast des Anfang Juli in Fore River (Mass) vom Stapel gelassenen Gaffelschooner »Thomas W. Lawson« hat nach längeren Beratungen den Namen »pusher mast« erhalten. Diese Bezeichnung ist, weil sie zum ersten Male in Anwendung kommt, ebenso neu wie der Name »Laeisz-Mast« für den fünften Mast des vollgetakelten Fünfmastvollschiffes »Preussen«. Es mag noch bemerkt werden, dass zur Navigierung des siebenmastigen Schooners »Thomas W. Lawson« von 8000 t Tragfähigkeit und zur Bedienung seiner 25 Segel nicht mehr als 16 Mann Besatzung, den Schiffsführer eingeschlossen, erforderlich sind.

Prüfungswesen. Montag den 18. August 8 Uhr morgens beginnt in Leer eine Prüfung für Seesteuerleute, an die sich eine Prüfung in Gesundheitspflege auf Seeschiffen anschliessen wird. Meldungen dazu nimmt bis zum 17. August der Navigationslehrer, Herr Reuter, in Leer entgegen. — Dienstag, den 2. September 8 Uhr morgens beginnt in Papenburg eine Prüfung für Schiffer auf grosser Fahrt, an die sich eine Prüfung in Maschinenkunde und eine solche in Gesundheitspflege auf Seeschiffen anschliessen wird. Meldungen dazu nimmt bis zum 1. September der Navigationslehrer, Herr Spillmann in Papenburg entgegen.

Kleine Mitteilungen.

Nach »Fairplay« beabsichtigt die **schwedische Regierung** mit einem veranschlagten Kostenaufwand von 30 Millionen Kronen den im Kattegat liegenden Ausgangspunkt des grossen quer durch Schweden laufenden **Kanals** nach Gothenburg zu verlegen. Von Gothenburg bis Wenersdorf am Wenersee soll ein neuer Durchstich gemacht werden.

Die Kieler Handelskammer hat beschlossen, an das Reichsamt des Innern eine Eingabe zu richten, in der die Veranstaltung einer staatlichen Enquete zur Regelung der **Rudderkommandofrage** beantragt wird.

Büchersaal.

Mittelbach's Polit. Karte der Erdteile zum Hand- und Kontorgebrauch, mit besonderer Berücksichtigung des deutschen überseeischen Weltverkehrs. Mittelbachscher Kartenverlag, Leipzig. Massstab 1: 36,500.009, Grösse des Kartenbildes 80 : 114 cm. Preis ℳ 1.25 bezw. ℳ 4.25.

Das sorgfältig bearbeitete und in vielen Farben gedruckte Blatt zeigt neben einer guten politischen Karte der Erdteile die Wege, die der deutsche Handel auf den deutschen Schiffslinien einschlägt. Alle deutschen Linien sind durch besondere Darstellung von einander unterschieden, von den ausländischen Linien sind die wichtigeren aufgenommen. Die Karte wird einem allgemeinen Interesse begegnen; besonders in kaufmännischen Kreisen, zumal ihr Preis nicht hoch ist.

Kaiser Wilhelm-Kanal.

Betriebs-Ergebnisse im Monat Juni 1902.

(Mitgeteilt durch Gläfcke & Hennings, Schiffsmakler, Hamburg—Brunsbüttelkoog—Holtenau.)
(Nach Ermittelungen des Kaiserl. Kanalamts Kiel.)

Es passierten den Kanal in beiden Richtungen:

Dampfer mit eigener Kraft	1241	mit	343 376	t N.-R.
do. geschleppt	—	»	—	»
Segler, geschleppt oder mit eigener Kraft	1639	»	61 256	»
Leichterfahrzeuge	210	»	39 499	
Zus.	3090	»	444 131	»

Von den Dampfern fuhren unter

deutscher Flagge	966	Fahrzeuge	mit 189 111	t N.-R.
britischer »	64	»	» 49 508	»
dänischer »	80	»	» 32 578	»
schwedischer »	64	»	» 22 746	»
norwegischer »	25	»	» 13 630	»
französischer »	1	»	» 1 054	»
russischer incl. finn. »	19	»	» 14 279	»
div. Flaggen »	22	»	» 20 830	»

Es hatten einen Tiefgang

von weniger als 5,9 m	2928	Schiffe
» 6 m bis 8,5 m	31	»

Die durchschnittliche Fahrzeit betrug:

für Dampfer mit 0,1—5,4 m Tiefgang:	8 Std.	47	Min.
» » » 5,5—6,9 » »	11 »	13	»
» » » 7,0—8,5 » »	12 »	2	»
» Schleppzüge	15 »	55	»

Die Abfertigungszeit in den Endschleusen betrug:

in Brunsbüttel	eingehend:	23 Min.
	ausgehend:	17 »
in Holtenau	eingehend:	19 »
	ausgehend:	10 »

Es passierten bei elektrischer Beleuchtung:

während weniger als der halben Fahrzeit	253 Fahrzeuge
» der halben oder eines grösseren Teiles der Fahrzeit	313 »

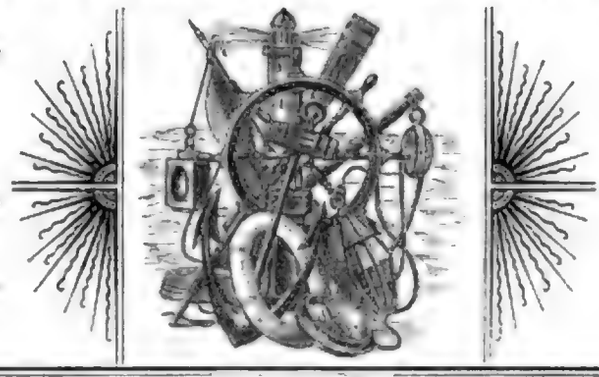
Betriebserschwerender Nebel herrschte an 8 Tagen.

Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer
zu Hamburg.
(Geschäftsführender Verein, Steinhöft 1.)

Seeschiffer-Verein „Weser"
in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin"
in Stettin.



Schiffer-Gesellschaft
in Lübeck.

Verein
Flensburger Seeschiffer
in Flensburg.

Seeschiffer-Verein
in Danzig.

Der geschäftsführende Verein richtet abermals das dringende Ersuchen an die Einzelvereine, sich zu der Anregung des Seeschiffer-Verein »Weser«, betr. **die Namensänderung** des Verbandes, äussern zu wollen. Bisher hat nur der Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg hierzu Stellung genommen und zwar den Standpunkt vertreten, dass zu einer Aenderung des Namens kein Anlass vorliege, da der Verband unter dem jetzigen Namen durch sein Auftreten und seine Erfolge zu Ansehen und Achtung gelangt sei. Eine Namensänderung, ganz besonders wenn sie in dem Sinne erfolgt, dass leicht Verwechslungen mit anderen Korporationen Platz greifen können, müsse vermieden werden. — Wenn der geschäftsführende Verein erneut das Ersuchen an die Einzelvereine richtet, ihre Ansicht zu dem Bremerhavener Antrage auszusprechen, so geschieht es hauptsächlich des neuen Statuts wegen, das bekanntlich seit Monaten genehmigt ist, dessen Vervielfältigung aber von Woche zu Woche wegen des nichterledigten Antrages aufgeschoben werden musste. Zweifellos ist es aber doch von grösster Wichtigkeit, wenn das Statut gedruckt und in einer grösseren Anzahl von Exemplaren den Vereinen zugesandt wird, damit auch ausserhalb des Verbandes stehende Kreise Einsicht von ihm zu nehmen vermögen.

* * *

Zu der auf Seite 312 gegebenen Anregung, den aktiven Mitgliedern des Verbandes **Schutz** bei Berufungen gegen **seeamtliche Entscheidungen** zu gewähren, schreibt ein Mitglied:

»Wenn ja auch der Gebrauch immer weiter um sich greift, dass Kapitänen und Offizieren von ihren Reedereien rechtskundige Beistände bei seeamtlichen Untersuchungen gestellt werden, weil deren Ergebnis meistens von derselben Bedeutung für den Reeder, wie für die betreffenden Schiffsangestellten ist, so bleibt die Anregung doch wert, dass ihr näher getreten wird. Spreche ich auch den rechtskundigen Beiständen gewiss nicht die Fähigkeit ab, ihre Klienten mit Erfolg verteidigen zu können, wenn es darauf ankommt, das Gesetz betr. die Untersuchung von Seeunfällen zu gunsten des Kapitäns und Schiffsoffiziers auszulegen oder wenn durch juristischen Scharfsinn und durch streng logische Folgerungen eines Verteidigers das Urteil beeinflusst werden kann, — so bin ich doch der Meinung, dass dem Kapitän und Schiffsoffizier ein sachkundiger Beistand wertvollere Dienste zu leisten vermag, wenn es sich um die Beurteilung einer rein fachmännischen Handlungsweise handelt. Der Jurist, mag er sich durch langjährige Erfahrung auch manche Kenntnis über nautische Angelegenheiten erworben haben, er versagt und muss versagen, wenn er die Beweggründe schildern, auseinandersetzen soll, die den Seemann zur Abgabe dieses oder jenes Manövers geführt haben, die ihn veranlasst haben, diese oder jene Handlung auszuführen oder zu unterlassen. Dieses zu beurteilen vermag nur ein Seemann, der sich selbst früher in ähnlicher Situation befunden hat und der aus eigener Erfahrung die Empfindungen und Gefühle kennt, die auf einen verantwortlichen Seemann in kritischen Augenblicken einstürmen und seine Handlungsweise zu beeinflussen suchen. — Aus diesen Gründen möchte ich die auf Seite 312 gegebene Anregung insofern unterstützen, als der Verband oder die Einzelvereine sachkundige Beistände zur Verteidigung der vor ein Seeamt geladenen Mitglieder erwählt. Halten die Reedereien ihre Usance aufrecht und bestellen trotzdem einen rechtskundigen Beistand, umsobesser, dann sind Kapitän und Schiffsoffizier gewiss in guten Händen.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.

Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1902. No. 32. Hamburg, den 9. August. XXXIX. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Zur »Primus«-Katastrophe. — Entscheidungen des Reichsgerichts etc. — Seeamtsverhandlungen. — Das Schiffsklassifikations-Wesen. — Zum Seeamtsspruche der Primus-Katastrophe. — Flüssige Feuerung für Handelsschiffe. — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mitteilungen. — Vereinsnachrichten. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Auf dem Ausguck.

Der Gedanke einer **Verstaatlichung der Seeversicherung** in England, wie er bei der Faschoda-Angelegenheit entstand und dann während des Burenkrieges, später beim Abschluss des Morgan-Schiffahrtstrustes in der englischen Presse weitergesponnen wurde, verdient als ein Zeichen der Zeit auch bei uns Beachtung. Er liefert den Beweis, dass in England das Dogma der Unüberwindlichkeit der englischen Flotte endgültig aufgegeben ist und dass man bei einer kriegerischen Verwickelung mit einer kontinentalen maritimen Macht an die hohen Kriegsprämien denkt, die aus Furcht vor der Wegnahme englischer Handelsschiffe von den einheimischen Reedern bezahlt werden müssen. Die Hauptgefahr für das britische Reich im Kriegsfalle liegt in der unveränderten Aufrechterhaltung des gesamten Handelsverkehrs, der unter dem Schutz des Friedenszustandes emporgewachsen ist. Dieser Gefahr wird aber nicht zu begegnen sein, weil unter den geschilderten Verhältnissen eine Störung des internationalen Seeverkehrs unausbleiblich wird. Nun glaubt ein Teil der englischen Presse, angeregt durch eine Veröffentlichung des englischen Genieoffiziers Maude, dass das herrschende System der Seeversicherung sowie ihre Einrichtung zur Tragung des Kriegsrisikos unfähig ist, jener Gefahr zu begegnen und der Nation die erforderliche Sicherheit zu bieten. Nach Annahme dieser Leute würde, sobald ungünstige die Handels- oder Kriegsmarine betreffende Nachrichten lautbar werden, ein gewaltiger Preisaufschlag für Lebensmittel, insbesondere für Getreide, die Folge sein. Die zu zahlenden Versicherungsprämien für das Kriegsrisiko würden als Entschuldigung für diese Preiserhöhung dienen. Solche Verhältnisse würden aber ungeheure Schwierigkeiten heraufbeschwören. Maude erblickt nun in der Verstaatlichung der Seeversicherung ein Mittel zur Beseitigung aller dieser Gefahren. Selbstverständlich müsste die Verstaatlichung schon in Friedenszeiten in der Weise durchgeführt werden, dass private Seeversicherungsverträge ausgeschlossen wären. Dadurch würde, weil der Staat durch Ansammlung der Friedensprämien zum Tragen des Kriegsrisikos fähig wäre, die befürchtete Preissteigerung nicht eintreten. Die hierzu erforderlichen Mittel glaubt Maude durch alle Schiffe zusammenzubringen, die einen britischen Hafen aufsuchen. Dr. Manes, der dieses Thema im »Tag« bespricht, ohne dem Ideengang des Herrn Maude beizupflichten, kommt am Schluss seiner sehr beachtenswerten Abhandlung zu folgendem Resumé:

»Dennoch mögen die jenseits des Kanals erneut zum Ausdruck gelangenden Verstaatlichungsgedanken den deutschen Versicherungs-Gesellschaften eine Warnung sein, ihnen zur Anspornung dienen, dem

deutschen Handel die denkbar grösste Sicherheit für den Kriegsfall zu leisten, den Handelskreisen aber eine Warnung, in richtiger Würdigung des hohen Risikos im Kriegsfall, auch ihre Prämienpolitik in Friedenszeiten nicht allzu einseitig zu gestalten, um nicht die finanzielle Fundierung unserer deutschen Gesellschaften zu untergraben«.

Wir teilen die Anschauung des Verfassers, wenn er eine Verwirklichung der Verstaatlichungsgedanken für England als ausgeschlossen betrachtet. Ebenso wie vor mehreren Wochen nach Abschluss des Morgantrustes, also nach Bekanntwerden einer immerhin für englische Patrioten sehr unangenehmen Nachricht, das ganze englische Volk nach dem Schutz der Regierung rief, heute aber die Anhänger der Subventions- und Verstaatlichungsidee der Schifffahrt immer mehr zusammenschrumpfen, wie gesagt, ebenso wird die Strömung zu Gunsten einer Verstaatlichung der Seeversicherung ohne Resultat im Sande verlaufen. Als Symptom der Zeit ist sie aber doch der Beachtung wert.

* * *

Ist ein Schiff mit **schadhaftem Bootsdavit** und **Bootsblockhaken seeuntüchtig** im Sinne der englischen Merchant Shipping Act? Die Beantwortung dieser Frage, der ein schwerer Unglücksfall zu Grunde lag, beschäftigte Mitte Juli die Kings Bench Division unter dem Richter Herrn Wills. Der Sachverhalt ist in Kürze folgender: Auf der Reise von Boston nach England wurden an Bord des Dampfers »Virginian« Bootsmanöver gemacht. Hierbei brach, während ein Boot gefiert wurde, der Haken des hinteren Bootsblocks. Die vom Schiff losgelöste Hälfte des Bootes, die infolgedessen mit grosser Vehemenz ins Wasser schlug, erzeugte auf dem vorderen Davit eine Kraftentwickelung, der seine Widerstandsfähigkeit nicht gewachsen war; er brach. Das Boot und sein einziger Insasse, ein Matrose, flogen, mit der oberen Hälfte des gebrochenen Davits, über Bord. Es gelang den durch den Fall schwer verletzten Mann zu bergen. Nach der Ankunft des Schiffes im englischen Bestimmungshafen strengte der Matrose gegen die Reederei des Schiffes eine Schadensersatzklage mit der Begründung an, dass das Schiff wegen der schadhaften Materialien (Davit und Bootsblock) die Vorschriften der Merchant Shipping Act von 1894 sec. 458 verletzt habe. Die erste Instanz hielt die Beschwerde für berechtigt und verurteilte die Reederei zum Zahlen einer Schadensersatzsumme von 25 £. Gegen dieses Urteil legte die Reederei Berufung bei der Kings Bench Division ein, die das Urteil der Vorinstanz aus folgenden Gründen aufhob:

Ein Boot ist gewiss in gewisser Situation für die Sicherheit des Schiffes sehr notwendig — z. B. wenn, um die Strandung zu verhindern oder um ein festsitzendes Schiff wieder flott zu machen, ein Warpanker ausgebracht werden muss. Auch könnte ein Schiff wohl seeuntüchtig genannt werden, wenn bei seinem Ausgang aus einem Hafen ein Schiffsboot augenscheinlich schadhaft ist oder aus irgend welchen Gründen weder ausgeschwungen noch zu Wasser gelassen werden könnte. Wenn sich aber Bootsmaterialien wie Bootsblöcke oder Davits in einem Boot von mehreren anderen an Bord eines Schiffes erst beim Gebrauch schadhaft zeigen, dieser Ursache wegen das ganze Schiff seeuntüchtig nennen zu wollen, — ist entschieden eine grosse Uebertreibung. Die angeführten Mängel an dem einen Boot würden Versicherungs-Gesellschaften gewiss nicht zum Anlass nehmen dürfen, sich von ihren kontraktlichen Verpflichtungen gegenüber der versicherten Reederei entbunden zu fühlen. Sollten sie es aber versuchen, kein Gericht würde eine Reederei abschlägig bescheiden, wenn sie unter solchen Verhältnissen gegen die Versicherer klagbar würde. Aus diesen Gründen lehnte Herr Wills die Berechtigung der Schadensersatzklage ab. Wie wir erfahren hat der Matrose gegen dieses Urteil Revision eingelegt. Bei der prinzipiellen Bedeutung des Objekts, das diesem Rechtsstreit zu Grunde liegt, darf der Entscheid der höheren Instanz mit Spannung erwartet werden.

* * *

Das zweite Heft der Vierteljahrshefte zur Statistik des Deutschen Reiches, herausgegeben vom Kaiserl. Statistischen Amt*), enthält wie seine Vorgänger eine Fülle ebenso interessanten wie belehrenden Materials über Schiffahrtsangelegenheiten. Müssen wir uns auch vorbehalten, auf die einzelnen dort behandelten Gegenstände später zurückzukommen, so mag doch schon jetzt auf ein Thema hingewiesen werden, das in diesem Jahre zum ersten Male besprochen worden ist. Unter dem Titel »**Die Seeschiffahrts-Statistik einiger fremder Staaten**« bespricht das Statistische Amt die amtliche Schiffahrts-Statistik Russlands, Finlands, Schwedens, Norwegens, Dänemarks, Englands, der Niederlande, Belgiens, Frankreichs, Italiens und der Ver. Staaten von Amerika. Diese Mitteilungen, die nach einer kurzen Erklärung des Herausgebers den Zweck haben sollen, die richtige Benutzung der einschlägigen amtlichen Veröffentlichungen des Auslandes zu fördern, verdienen uneingeschränkte Anerkennung. Beschränken sie sich auch auf die Statistik des Bestandes der Handelsflotten und auf die Statistik des Seeverkehrs, so gestatten sie in ihrer übersichtlichen Anordnung doch einen Ein-

*) Verlag von Puttkamer & Mühlbrecht. Berlin 1902.

blick in die einschlägigen Verhältnisse, wie man ihn in anderen Veröffentlichungen leider nur zu sehr vermisst. Durch ihre knappe Darstellung erleichtern sie auch das Studium der wertvollen Materie und füllen eine Lücke aus, deren Vorhandensein schon wiederholt auch in diesen Spalten beklagt wurde. Wir werden, damit auch die Leser aus den Lehren dieser Zusammenstellung Nutzen ziehen, gelegentlich einige Auszüge hier zum Abdruck bringen.

* * *

Wir erhalten folgendes Schreiben:

In Nr. 25 der »Hansa« wird aus verschiedenem Anlass über die in anderen Ländern bezahlten oder in Aussicht genommenen **Schiffahrts-Subventionen** gesprochen. England, Frankreich, die Ver. Staaten und Italien sind als solche Länder genannt. Da bekanntlich Japan nicht nur einzelne Reedereien, wie auch in Nr. 25 mitgeteilt wurde, sondern seine Schiffahrt überhaupt durch bedeutende Summen aus Staatsmitteln unterstützt, dürften einige Mitteilungen über das dort ausgeübte Subventionswesen am Platze sein. Nähere Daten über die Mittel, die der japanische Staat für die Handelsmarine und für die Schiffbauindustrie verausgabt, sind mir leider nicht zur Hand, nur weiss ich, dass sie ganz beträchtlich sind. Bekanntlich ist in Japan seit dem März 1901 das alte Subventionsgesetz durch ein neues ersetzt worden; hauptsächlich zum Aufblühen der nach Australien und Bombay führenden Routen und zur weiteren Belebung der einheimischen Schiffahrt in der Japanischen See und in der Küstenfahrt. Die australische Linie erhält vom 1. April 1901 bis 31. März 1906 einen jährlichen Zuschuss von 1 100 030 Mk. Als Gegenleistung sind 3 Dampfer von mindestens 3500 t Br. R. und 16 Meilen verpflichtet, monatlich mindestens eine Reise, im Jahr nicht weniger als zwölf Reisen zurückzulegen. Die jährliche auf dieselbe Dauer bemessene Subvention für die Bombay-Linie beträgt 374 125 Mk. Dafür müssen drei Dampfer mit 3000 t Br. R. und 10 Sm monatlich mindestens einmal in Fahrt gesetzt werden. Zur Ermunterung der einheimischen Schiffahrt in der Japanischen See und zwischen japanischen, koreanischen und russischen Häfen werden jährlich 213 896 Mk. bezahlt. Gegenleistung: Zwei Dampfer von 1400 t Br. R. und 10 Meilen, mit 11 Fahrten im ersten Jahre bis zum 31. März 1902, für die weiteren vier Jahre 16 Fahrten. Für die Hokkaido-Routen werden jährlich 79 643 Mk., für regelmässige Fahrten auf den Flüssen Abashire, Otaru-Teschio, Ishikari 51 578 Mk. bezahlt. Gegenleistung: Schiffe von 500, bezw. 300 bezw. 30 t Br. R. und 10,10 bezw. 6 Meilen Fahrt.

Zur „Primus"-Katastrophe.

Die eingehende seeamtliche Untersuchung der Ursachen des beklagenswerten Zusammenstosses zwischen »Hansa« und »Primus« hat Verhältnisse aufgedeckt und Zustände unseres Verkehrslebens auf der Elbe beleuchtet, die dringend einer Abänderung bedürfen. Auf die Schuldfrage der Kollision wollen wir nicht weiter eingehen, sie ist vom Seeamt geprüft und nach gründlicher Untersuchung auch beantwortet worden. Vielleicht nicht im Sinne aller Beteiligten, aber doch in einer Weise, die von dem Vorwurf der Uebereilung frei ist.

Die nachstehenden Ausführungen entspringen vielmehr dem zwingenden Bedürfnis, die vom Führer des »Primus« ungewollt dem Seeamt mitgeteilten Zustände an Bord seines Schiffes mit der Absicht hier zu schildern, damit die zuständige Aufsichtsbehörde an ihre Pflicht erinnert werde, die sie als staatliches Organ den steuerzahlenden Staatsbürgern gegenüber zu erfüllen hat. Schwierig bei diesem Vorsatz ist nur sein Anfang. Womit soll begonnen werden? Ist es richtiger, zunächst über die an Bord vorhandenen Rettungsvorrichtungen zu sprechen, oder über die Stärke der Schiffsbesatzung und über deren tägliche Dienstzeit, oder über den Brauch, unbekümmert um die entgegengesetzten Bestimmungen des Seestrassenrechts, an der linken Seite des Fahrwassers zu fahren, oder wollen wir — und Das ist wohl das Richtigste — zuerst von der Kontrole reden, die der Staat durch seine Organe über die Ladefähigkeit der Flusspassagierboote ausüben lassen soll.

Nach dem Führer des »Primus«,*) lag die Kontrole über die Anzahl der in Kranz zur Reise nach Hamburg wandernden Passagiere in seinen Händen. Ein Schiffsmann war ihm bei der Ueberwachung behilflich. Nach beider Zählung sollten etwa 185 Personen an Bord sein. Da der Dampfer laut Vermessungszertifikat 192 Passagiere als Höchstzahl fahren durfte, war er nach der Ansicht seines Führers nicht überladen. Aus den nachträglichen Recherchen der Polizeibehörde geht aber hervor, dass bei der Katastrophe 108 Personen gerettet wurden, während 102 (darunter 81 gefundene Leichen) untergegangen sind. Das macht 210 Personen; 18 mehr als die gesetzlich erlaubte höchste Kopfanzahl.

Es wäre eine unrichtige Auffassung, wollte man für die Ueberladung den Schiffer allein verantwortlich machen, einen Mann, der sich seit sechs Uhr morgens, also seit etwa 18 Stunden, im Dienst befand und dessen Spannkraft ohne Frage nachgelassen haben musste. Er tat, was in seinen Kräften stand. Ausserdem war er Angestellter der Reederei, die

*) Wir wollen uns nur an seine sehr unfreiwillig gegebenen vom Vorsitzenden und Reichskommissar mit Mühe herausgeholten Angaben halten.

durch höheres Passagegeld nicht benachteiligt wurde. Verurteilung verdient aber das Verhalten derjenigen Behörde, die für die Durchführung der Landesverordnungen verantwortlich gemacht werden muss. Was nutzt es, wenn ein Schiff zur Mitnahme von 192 Personen vermessen ist und mit Ausnahme des nicht unbefangenen Schiffers sich Niemand um die Anzahl der Leute kümmert, die auf den jeweiligen Touren an Bord sind! Dass an hamburgischen Landungs- und Abfahrtsstellen durch Polizeibeamte eine gewissenhafte Kontrole über die Anzahl der an Bord gehenden Passagiere geübt wird, wissen wir. Kranz gehört aber nicht zum hamburgischen Gebiet.

Und nun zu dem Rettungswesen des »Primus«, der also in der fraglichen Nacht mit 210 Passagieren von Kranz abfuhr. Welche Sicherheitsvorrichtungen waren an Bord? Ein sog. Beiboot und zwei Korkringe! Es klingt wie Spott und doch ist es bitterer Ernst. Aber weiter. Wer war zur Bedienung des Bootes vorhanden, wenn etwa von dem überfüllten Schiff Jemand über Bord fallen sollte? Diese Frage stellte der Reichskommissar. Und was erhielt er zur Antwort? Der Heizer! Wie aber vermag *eine* Person das Boot ins Wasser zu bringen? »Die Passagiere helfen dem Mann und auch der Wirt, der die Getränke an Bord verwaltet«, lautete die Antwort.

Aber noch mehr. Aus welchen Personen besteht die Schiffsbesatzung? Das Deckspersonal aus dem Führer, der auf der Brücke steht und aus einem Matrosen, der das Ruder bedient. Zum Betrieb der Maschine und — beim Anlegen oder Abgehen — zum Arbeiten mit den Leinen sind zwei Leute vorhanden: ein Maschinist und ein Heizer. Die Frage des Reichskommissars, ob im Nebel (der auf der Elbe doch nicht zur Seltenheit gehört) der Ausguckposten besetzt werde, wurde vom Schiffsführer verneint. Sie musste ja leider verneint werden, denn wer sollte den Ausguck halten? *Auch* die Passagiere?!

Und nun noch der Verstoss gegen die Bestimmungen des Seestrassenrechts, das bekanntlich in seinem Art. 25 jedem Dampffahrzeug zur Pflicht macht, »sich an derjenigen Seite der Fahrrinne oder der Fahrwassermitte zu halten, welche an seiner Steuerbordseite liegt«. Diese Vorschrift hat »Primus« unbeachtet gelassen, weil es ein seit unzähligen Jahren eingebürgerter Brauch ist, dicht unter Land an derjenigen Fahrwasserseite zu fahren, an der die Anlegestellen liegen. Wir wollen nicht sagen, dass diese Usance, zumal dann die kleinen Fahrzeuge aus der Rinne der grossen Seeschiffe verschwinden, zu verurteilen ist. Aber die Navigation in engen Gewässern und das Ausweichen der Schiffe stützen sich nicht auf Gebräuche sondern auf Gesetze. Ist der erwähnte Brauch praktischer als die Forderung des Gesetzes, dann muss diese durch eine Lokalverordnung, wie sie *in Seeschifferkreisen längst gewünscht wird*, umgestossen werden.

Im Hinblick auf die geschilderten bedauerlichen Zustände, taucht natürlich zuerst die Frage auf: Wer untersucht die an Bord zur Verhütung von Unglücksfällen und zu Rettungszwecken vorhandenen Vorrichtungen? Mit einem Wort: Wer beaufsichtigt die Seetüchtigkeit dieser Fahrzeuge? Der See-Berufsgenossenschaft unterstehen die Seeschiffe, im Kataster der Binnenschiffahrtsgenossenschaft sind die übrigen deutschen Fahrzeuge registriert und zu diesen zählen doch wahrscheinlich auch die Flusspassagierboote? Wenn so, dann gelten unsere Worte ausser der zuständigen Regierung auch jener Körperschaft, und wir richten an sie die dringende Forderung um Abhilfe dieser unhaltbaren Zustände.

»Wenn das Kind im Brunnen liegt, wird er zugedeckt«, mag vielleicht der Leser zu unseren Ausführungen sagen und dabei denken: was nützt die Kritik, wenn sie hinterher hinkt und zu spät kommt. Solche Worte mögen, auf die Flusspassagierboote bezogen, zutreffend sein, nicht aber im allgemeinen ausgesprochen. Denn als Leser der »Hansa« würde er sich erinnern, dass wir im vorigen Jahre bei unserer Besprechung der Verkehrsverhältnisse im Hamburger Hafen von den Fährbooten feststellen mussten, dass ihre Rettungsvorrichtungen, obgleich sie zuweilen auch für Hunderte von Personen berechnet sind, absolut ungenügend waren, und heute setzen wir hinzu, und bei Vergleichen mit den Rettungsapparaten an Bord des »Primus« nichts gewinnen.

Unsere damalige kritische Beleuchtung ging durch einen grossen Teil der deutschen und auch der ausländischen Presse, ohne dass unseres Wissens die Personen, denen unsere Worte galten, aus ihnen Nutzen gezogen haben. Wendet man ein, dass ein Vergleich mit den hamburgischen Fährbooten in diesem Falle nicht zutrifft, weil sie sich immer in nächster Nähe des Landes aufhalten und ihnen Hilfe leichter als auf Elberevierbooten zugänglich gemacht werden kann, dann ist zu erwidern, dass die Kollision des »Primus« an einer Stelle des Elbefahrwassers stattfand, die so seicht war, dass sich vielleicht alle Passagiere, ohne schwimmen zu müssen, hätten retten können, wären sie nur an der Landseite des »Primus« über Bord gegangen oder gesprungen und hätten in der Todesangst nicht versucht, die im tieferen Wasser liegende »Hansa« zu erklimmen. Bei Katastrophen wie die leider geschehene, müssen Rettungsgegenstände, einfache und augenfällige, entweder in so grosser Anzahl vorhanden sein, dass die kopflose in wilder Panik begriffene Menschenmenge nur blindlings zuzugreifen

braucht, um einen Rettungsapparat zu fassen, oder sie müssen zur Massenbergung eingerichtet sein. Also entweder Rettungsringe in genügender Anzahl, die leicht zugänglich sind, und, falls das Schiff schon sinkt, über Bord geworfen werden, oder aber Flösse und luftdichte Bänke, durch die sich viele Personen zugleich retten können. Allerdings ist hierbei eine genügende Besatzung zur Bedienung dieser Rettungsapparate Voraussetzung. Verursacht die Erfüllung dieser Forderung einen zu grossen Kostenaufwand — was wir im Hinblick auf die letztjährigen Dividenden einiger dieser Gesellschaften bezweifeln — dann müssen die Ueberfahrtspreise erhöht werden. So wie die Verhältnisse heute liegen, dürfen sie nicht bleiben.

Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschiffahrt.

Mitgeteilt vom Reichsgerichtsrat Dr. Sievers.

11) Zur Auslegung des Art. 16 Abs. 2 der Kaiserl. Verordnung vom 9. Mai 1897.

Am 16. September 1900 hat in der Ostsee unweit des Gjedser Feuerschiffes ein Zusammenstoss zwischen den Dampfern »Franziska« und »Faerder« stattgefunden. Zur Zeit des Zusammenstosses herrschte Nebel. Beide Schiffe schoben sich wechselseitig die Schuld zu und verlangten Schadensersatz. Das Landgericht zu Hamburg nahm beiderseitiges, aber auf Seiten der »Franziska« überwiegendes Verschulden an und legte der »Franziska« drei Viertel, dem »Faerder« ein Viertel des Gesamtschadens zur Last. Das hanseatische Oberlandesgericht aber kam zu dem Ergebnisse, dass der »Faerder« von Schuld frei sei und die »Franziska« allein allen Schaden zu tragen habe. Dies Urteil beruhte darauf, dass der Führer des »Faerder« davon freigesprochen wurde, gegen Art. 16 Abs. 2 der Kaiserl. Verordnung vom 9. Mai 1897 verstossen zu haben. Das Reichsgericht hat dieses Urteil aufgehoben und die Sache an das Oberlandesgericht zurückverwiesen.

Nach Art 16 Abs. 2 muss ein Dampfschiff, welches anscheinend vor der Richtung quer ab (vorderlicher als dwars) das Nebelsignal eines Fahrzeuges hört, dessen Lage nicht auszumachen ist, sofern die Umstände dies gestatten, seine Maschine stoppen und dann vorsichtig manöverieren bis die Gefahr des Zusammenstossens vorüber ist. Rechtsirrtümlich ist es, wenn das Oberlandesgericht die Worte, »sofern die Umstände dies gestatten« für gleichbedeutend nimmt mit den Worten »sofern nicht besondere Umstände ausnahmsweise die Nichtbefolgung der Vorschrift rechtfertigen«. In verneinender Form würde vielmehr die Einschränkung der Vorschrift nur lauten können: »sofern dies nicht die Umstände verbieten« und nur so verstanden lässt sie der Vorschrift die ihren Wert bedingende Bestimmtheit. Sie kommt daher im gegenwärtigen Falle nicht in Betracht, da weder behauptet noch festgestellt ist, dass irgend ein Umstand den »Faerder« zum Unterlassen der vorgeschriebenen Massregel nötigte. Diese besteht darin, dass die Maschine (nicht das Schiff) gestoppt werden soll, und ihr Zweck ist der, das bessere Hören der Nebelsignale des Gegenschiffs zu ermöglichen und die Aufmerksamkeit der Besatzung des eigenen Schiffs wachzurufen. Damit dieser Zweck erreicht wird, muss auch die Maschine eine Zeit lang gestoppt bleiben. Aber nicht vorgeschrieben ist, dass sie gestoppt bleiben soll, bis die Lage des Gegenschiffs mit Sicherheit ausgemittelt ist, dies würde die meisten Fälle darauf hinauslaufen, dass die Schiffe zum Stillliegen gebracht werden und so den Eintritt sichtigen Wetters abwarten müssten. Darauf geht nicht die Absicht der Vorschrift. Ihre Voraussetzung ist, dass die Lage des Gegenschiffs nicht auszumachen ist, und wenn der damit als gegeben angesehenen Gefahr eines Zusammenstosses dadurch vorgebeugt werden soll, dass die Maschine gestoppt und dann vorsichtig manövriert wird, bis die Gefahr vorüber ist, so kann die Vorschrift für das Manövrieren den Schiffsführer nicht auf die kurze Zeit beschränken wollen, in welcher er mit seinem Schiffe bei gestoppt bleibender Maschine manövrieren kann. Nicht verwehrt ist es somit, wenn nicht die nach dem Stoppen der Maschine gemachten Wahrnehmungen andere Massnahmen erheischen, zum Zwecke vorsichtigen Weiterfahrens die Maschine wieder in Gang zu setzen. Andererseits lässt darüber der klare Wortlaut der Vorschrift nicht im Zweifel, dass die Maschine zu stoppen ist, sobald vorderlicher als dwars das Nebelsignal eines Fahrzeuges gehört wird, dessen Lage nicht auszumachen ist, und dass es nicht etwa dem Ermessen des Schiffsführers überlassen bleiben soll, den Zeitpunkt für die Vornahme der Massregel zu bestimmen.

Im vorliegenden Falle hatte man, wie feststeht, auf dem »Faerder« geraume Zeit vor dem Zusammenstosse vorderlicher als dwars das Nebelsignal der »Franziska« gehört, ohne sich über deren Lage klar zu sein, und es steht ferner fest, dass die Maschine des »Faerder« nicht sofort danach, sondern erst kurz vor dem Zusammenstoss gestoppt worden ist. Danach fällt dem Führer des »Faerder« eine Verfehlung gegen die Vorschrift des Art. 16, Abs. 2 zur Last, und bis auf weiteres muss daher auch angenommen werden, dass diese Verfehlung eine mitwirkende Ursache für den Zusammenstoss gewesen ist.

Urteil des I. Civil-Senats vom 25. Juni in Sachen Sartori & Berger contra Faerder. Rep. I 87/02 und 88/02.

Seeamtsverhandlungen.

Seeamt zu Hamburg.

Kollision zwischen »Primus« und »Hansa«.*) Kurz nach der Katastrophe waren vom Seeamt eingehende Vorermittelungen über den Befund des gesunkenen »Primus« vorgenommen worden, ebenso hatten die Hauptbeteiligten in einer abgelegten Verklarung Aussagen gemacht, die vom Herrn Rat Dr. Schön, dem Vorsitzenden des Seeamts, bei Beginn der Verhandlung ebenso wie verschiedene Journalauszüge mit dem Bemerken verlesen wurden, dass bei dem Widerspruch der Aussagen erst die seeamtliche Untersuchung ein zutreffendes Bild der Sachlage schaffen könne.

Die am 31. Juli abgehaltene, mit Geduld und grosser Umsicht geleitete sechsstündige Sitzung zeitigte folgendes Resultat.

Aus der Schilderung des Führers und Steuermanns der »Hansa« ging nachstehender kurz gehaltener Tatbestand hervor:

»Hansa«, ein als Seeschlepper und Revierdampfer verwandtes Fahrzeug, das von Hamburg nach Brunshausen bestimmt, also zum Halten des nördlichen Ufers verpflichtet war, passierte bei klarer sichtiger Luft mit voller Kraft von Altona ab laufend, die auf dem Wege bis zur Leitlinie Tinsdahl-Wittenbergen befindlichen Gasbojen und hatte von der vorletzten Boje bei Teufelsbrücke ab, an Backbord mit dem Toplicht das grüne Licht eines entgegenkommenden Dampfers, des »Primus«, gesehen, ohne ihn als Passagierdampfer erkennen zu können. Das Ruder wurde etwas rechts gelegt. Beim Einsteuern in die erwähnte Leitlinie wurde ebenfalls an Backbord das Top- und rote Licht einer Barkasse gesichtet; unmittelbar darauf verschwand auch das grüne Licht des Dampfers und sein rotes,**) ebenso wie früher das grüne, kam zum Vorschein an Backbord. Da somit der Kurs der »Hansa« klarführte, wurde er nicht geändert. Plötzlich, als sich die beiden Fahrzeuge auf etwa 150 m einander genähert hatten, verschwand das rote Licht des »Primus« und an seine Stelle kam das grüne durch. Hierauf wurde, in der Erkenntnis einer unmittelbar bevorstehenden Kollision, »Ruder Hart Rechts, Maschine volle Kraft rückwärts« kommandiert; beide Befehle sind prompt ausgeführt. Nach dem Zusammenstoss, der, wie aus der Voruntersuchung hervorging, im Winkel von 38° stattgefunden hatte, versuchte »Hansa« den angerannten an ihm festsitzenden »Primus« auf den Strand zu schieben. Der Versuch missglückte, weil »Hansa« mit 14′ Tiefgang hinten sehr bald auf Grund kam, »Primus« aber flott blieb und vom Ebbestrom landabwärts getrieben wurde. An den Rettungsarbeiten hat die Besatzung der »Hansa« hervorragenden Anteil; mindestens 50 Personen sind durch ihre Boote, durch herabgelassene Leitern und Taue geborgen worden.

Der Rudersmann, dessen Schilderung über den Verlauf der Reise sich mit den Aussagen des Kapitäns und Steuermanns deckt, hatte neben dem Topplicht bis zur Kollision nur das grüne Licht des »Primus« an Backbord gesehen. Auch dann noch, als kurz vor der Kollision das Rechts-Ruder seine Wirkung auszuüben begann. Ähnlich äussert sich der Ausguckmann der »Hansa«, nur hebt er hervor, unterhalb der letzten Gasboje einen Augenblick lang das rote, sonst immer das grüne Licht des »Primus« gesehen zu haben.

Die Frage, ob beim Sichten des roten Lichtes eine Verwechslung mit dem ebenfalls roten Nienstedtener Feuer möglich sei, wurde vom Kapitän und Steuermann der »Hansa« entschieden verneint.

Ein Passagier der »Hansa« sagte unter Eid aus, ein hohes rotes Licht (wahrscheinlich das Nienstedtener) an Steuerbord, zwei rote niedrige an Backbord gesehen zu haben. Kurz vor der Kollision sei ein grünes Licht gesichtet.

Nach der Darstellung des Führers vom »Primus« haben sich für ihn die Vorgänge vor der Kollision folgendermassen abgespielt. »Primus verliess bei sichtiger Luft etwa 11½ Uhr abends Kranz mit 202 Passagieren und lief mit der Strömung aus der Este, um dann gegen die Ebbe elbaufwärts seine Reise nach Hamburg fortzusetzen. Südlich entlang des Schweinsand wurde auf Tonne 7 zugehalten, während im weiteren Reiseverlauf die beim Wrack des »Lemnos« liegende rote Tonne an Steuerbord passiert wurde. Von hier richtete »Primus«, der Lichter eines entgegenkommenden Dampfers nicht gesehen hat, seine Aufmerksamkeit hauptsächlich dem Lande zuwandte, das er ansteuern wollte, seinen Kurs nach der Nordseite des Fahrwassers, auf einen zwischen Mühlenberg und Nienstedtener Feuer befindlichen Punkt, um dann längs der Küste in geringer Entfernung vom Lande auf sein erstes Reiseziel, die Nienstedtener Landungsbrücke zuzusteuern. Als der Kurs nördlich gerichtet wurde, kam die nördlich von ihm in gleicher Richtung fahrende Barkasse »Teut« in Sicht. Erst etwa eine Schiffslänge hinter dem Nienstedtener Feuer sichtete »Primus« das Top- und grüne Licht eines elbeabwärts kommenden Dampfers, der »Hansa«, ohne seinen Kurs zu ändern, da er, in der Annahme sein grünes Licht werde vom Gegensegler gesehen, Grün zu Grün fuhr. In der Biegung nach Nienstedten, als der Kurs des entgegenkommenden Dampfers noch frei von seinem zeigte, er aber wegen der gegenseitigen schnellen Annäherung ein zu dichtes Passieren beider Schiffe vermeiden wollte, gab er, kenntlich gemacht durch zwei Signale mit der Dampfpfeife, Links-Ruder (die von Niemand an Bord »Hansa« vernommen sind). Hierdurch sollte auch seine Absicht an der Nord zu bleiben, ausgedrückt werden. Etwa 1½ Minuten nach dem Pfeifensignal des »Primus« änderte »Hansa« ihren Kurs; das grüne Licht verschwand und an seine Stelle trat, in einer gegenseitigen Entfernung von etwa 150 m, das rote Licht. Da der Zusammenstoss unvermeidlich war, telegraphierte der Führer des »Primus« noch Volle Kraft rückwärts und legte sein Ruder Hart Links.

Als das früher beschriebene Manöver der »Hansa« wegen ihres grossen Tiefgangs erfolglos wurde und »Primus« sich losgelöst hatte, trieb er, veranlasst durch den Ebbestrom land- und elbeabwärts, den Steven elbeaufwärts gerichtet. Bei den Bergungsarbeiten hat sich der Führer des »Primus« in sehr anerkennender Weise beteiligt.

Im Anschluss an diese Aussagen wurde noch eine grosse Anzahl von Personen (im ganzen 29) eidlich über ihre Beobachtungen vor, während und nach der Kollision vernommen. Aus diesem Material, soweit es überhaupt für die Beurteilung der Schuldfrage von Wichtigkeit ist, geht hervor, dass »Primus« nicht, wie von seinem Führer angegeben wurde, in 30 m Entfernung des Landes fuhr, sondern erheblich weiter abgewesen sein müsse. Andererseits wurde dem Schiffsführer durch seinen Reeder und durch einzelne seiner auf der beregten Fahrt an Bord gewesenen Passagiere ein gutes Leumundszeugnis ausgestellt. Weiter ist noch die eidliche Aussage des Lotsen Herrn Breckwoldt insofern von Bedeutung, als er einen Vorfall schildert, der ihm kürzlich zwischen Lühe und Schulau passiert sei und wo unter ganz ähnlichen Verhältnissen, wie sie hier vor der Kollision beobachtet sind, eine Katastrophe nur durch einen glücklichen Zufall vermieden wurde. Auch in diesem Falle handelte es sich um einen kleinen Flussdampfer, der mit Passagieren überladen an der unrichtigen Seite des Fahrwassers fuhr.

Der Reichskommissar, Herr Kapt. z. S. Chüdden, schob die Schuld an dem Zusammenstoss dem »Primus« bei, weil

*) Da wir uns an anderer Stelle dieser Nummer noch mit der Kollision beschäftigen, werden im Nachstehenden nur tatsächliche Angaben wiedergegeben.

**) Der Steuermann hat, bis unmittelbar vor der Katastrophe, überhaupt nur das rote Licht gesehen.

dieser sich viel früher, als es für ihn notwendig wurde, auf der nördlichen, der unrichtigen Seite des Fahrwassers aufgehalten hat. Auch die mangelhafte Besetzung des Ausgucks auf dem »Primus« kritisierte der Reichsbeamte, ebenso wie er sein Bedauern aussprach, aus Kompetenzgründen nicht weiter auf eine Beleuchtung der beklagenswerten Verhältnisse an Bord dieser kleinen Flusspassagierdampfer eingehen zu können. Nach Ansicht des Reichskommissars kann aber auch der »Hansa« der Vorwurf nicht erspart bleiben, dass sie unterliess, ihr in den letzten Augenblicke vor der Kollision gegebenes Hart-Rechts-Ruder-Komando durch ein entsprechendes Pfeifensignal dem Gegensegler kenntlich zu machen. Auch die Wucht des gegenseitigen Anpralles wie seine Folgen wären wahrscheinlich geringer gewesen, wenn »Hansa«, wie eine Verordnung es vorschreibt, mit gemässigter Fahrt gefahren hätte.

Der Verteidiger der »Hansa«, Herr Dr. Schröder, sucht den seinem Klienten gemachten Vorwurf des Reichskommissars dadurch zu entkräften, dass er erklärt, die angezogene Verordnung verpflichte nur Seeschiffe zum Herabmindern ihrer Fahrt, während »Hansa«, die lediglich als Revierdampfer im Verkehr zwischen Hamburg und den vor Brunshausen liegenden Seeschiffen der Hamburg-Amerika Linie beschäftigt werde, nicht von dieser Bestimmung getroffen werden könne. Ob weiterhin »Hansa« das kurz vor der Kollision gegebene Rechts-Ruder-Manöver noch mit dem entsprechenden Pfeifensignal begleitete, war für die Folgen der Katastrophe ohne jeden Einfluss. »Primus« sei das alleinschuldige Schiff, weil es an der unrichtigen Fahrwasserseite navigiert und weil es den Bug der »Hansa« gekreuzt, also gegen die Art. 22 und 25 der Kaiserl. Verordnung zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See verstossen habe.

Herr Dr. Kaemmerer, als Vertreter des Führers vom »Primus«, wendete sich zunächst gegen seinen Vorredner, dessen Behauptung über die Unwirksamkeit des Rudersignals er bekämpft. Ebenso hält er das Anziehen des Art. 22 der Kaiserl. Verordnung für unrichtig. Dann besprach er in eingehender Weise den seit Jahren unter den Flusspassagierdampfern eingebürgerten Brauch, an der »Nord« elbaufwärts zu fahren. Nach seiner Ansicht entspreche es entschieden mehr der wiederholt vom Oberlandesgericht aufgestellten Forderung, nämlich im Sinne einer vernünftigen Navigation, wenn die Schiffe, sofern das Fahrwasser klar ist, versuchen recht bald und im schrägen Winkel das nördliche Fahrwasser zu erreichen und dort dicht unter Land ausserhalb der Fahrrinne grosser Seeschiffe zu fahren, als wenn sie erst dwars ab von ihrem Reiseziel im rechten Winkel das Elbefahrwasser kreuzen. Ferner weist Herr Dr. Kaemmerer auf die Aussagen des Ausgucks- und Rudersmanns der »Hansa« hin, die, nicht wie der Führer und Steuermann, das rote Licht des »Primus« sondern nur sein grünes gesehen haben. Nach weiteren Bemerkungen kommt Redner zu dem Ergebnis, dass, sieht man von dem Fahren des »Primus« an der nördlichen Seite des Fahrwassers ab, »Hansa« für die Kollision verantwortlich gemacht werden müsste.

Der Spruch des Seeamts lautet:

> Am Morgen des 21. Juli 1902 um 12½ Uhr hat auf der Elbe zwischen dem Nienstedtener Ponton und dem Nienstedtener Feuer ein Zusammenstoss zwischen dem elbabwärts fahrenden Seeschlepper »Hansa« und dem elbaufwärts fahrenden Passagierdampfer »Primus« stattgefunden, durch welchen der letztere zum Sinken gebracht wurde.
>
> Bei diesem Unfall haben der Heizer Steffens des »Primus« und soweit bis heute festzustellen war, 102 Passagiere ihr Leben verloren.
>
> Der Unfall ist in erster Linie durch den Führer des »Primus«, Kapitän Peters, verschuldet, weil er sich an der falschen Seite des Fahrwassers gehalten und auch nicht mit genügender Aufmerksamkeit auf etwa kommende Lichter geachtet hat.
>
> Die durch die Verhandlung festgestellte Gewohnheit der kleinen Dampfer, auf der Elbe mit Rücksicht auf den dort schärferen Gegenstrom an dem Nordufer zu halten, kann den Kapitän Peters nicht entschuldigen, da diese Gewohnheit als ein gegen die Kaiserliche Verordnung verstossender und die Sicherheit der Schiffahrt gefährdender Missbrauch zu verurteilen ist.
>
> Den Führer der »Hansa«, Kapitän Sachs, trifft der Vorwurf, sein mit Rücksicht auf die voraus bezw. an Backbord befindlichen Lichter gegebenes Backbordruder nicht signalisiert zu haben. Durch das nach Art. 28 der Kaiserl. Verordnung hier vorgeschriebene Signal wäre die Situation vielleicht rechtzeitig geklärt worden, auch wäre es vorsichtiger gewesen, wenn Kapitän Sachs eher als geschehen, die Fahrt seines Schiffes gemässigt hätte.
>
> Nach der Kollision ist in anerkennenswerter Weise von beiden Seiten an der Rettung der Passagiere des »Primus« zusammen gewirkt worden.

Das Schiffsklassifikations-Wesen.*)

Die Entwicklung des Schiffsklassifikations-Geschäfts zerfällt in zwei deutlich abgegrenzte Zeitperioden. In der ersten, welche bis zur Errichtung des Bureau Veritas in Paris und von Lloyds Register of British and Foreign Shipping in London reicht, beschäftigen sich die Klassifikations-Unternehmungen ausschliesslich mit der Klassifizierung fertiger Schiffe, ohne sich um die Entstehung (das Baumaterial, den Bauplan und die Bauausführung) der Schiffe zu kümmern. Bureau Veritas und Lloyds Register zuerst unternahmen den hochbedeutsamen Schritt, Vorschriften für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen herauszugeben und die Ausführung des Baus durch ihre Besichtiger überwachen zu lassen. Von dieser Zeit ab war überhaupt erst ein zuverlässiges Urteil über die Beschaffenheit der klassifizierten Schiffe zu gewinnen. Durch die von den Klassifikations-Gesellschaften angestellten sorgfältigen Untersuchungen über die zweckmässigste Verwendbarkeit der verschiedenen Holzarten für Schiffbauzwecke und die richtige Dimensionierung der einzelnen Schiffsteile wurde der Schiffbau ausserordentlich gehoben, und es ist allgemein anerkannt, dass die Schiffsklassifikations-Gesellschaften durch diese Erweiterung ihrer Geschäftstätigkeit das allgemeine wirtschaftliche Interesse an der Schiffahrt wesentlich gefördert haben.

Die ersten Anfänge der Schiffsklassifikation reichen in das 17. Jahrhundert zurück.

Schon gegen das Ende des 17. Jahrhunderts zirkulierten in »Lloyds Coffee House« in London, in welchem die Londoner Seeversicherer zu geschäftlichen Zwecken zusammentrafen, handschriftlich angefertigte Schiffslisten. Später, seit dem Jahre 1726, wurden die Listen in einem gedruckten Buche

*) Mit gütiger Erlaubnis des Germanischen Lloyd entnehmen wir einige Stellen einer von ihm veranlassten Abhandlung, die in dem bedeutenden früher von uns besprochenen Werke »Die Schiffbauindustrie in Deutschland und im Auslande« zur Erhöhung seines Wertes Aufnahme gefunden hat. Während wir uns diesmal auf die Wiedergabe solcher Stellen beschränken, die von der historischen Entwicklung des Schiffsklassifikations-Geschäftes, vom Geschäftsumfang der einzelnen Gesellschaften und deren Wettbewerb handeln, werden wir später einige Auszüge aus dem wichtigen Kapitel »Die Ketten-Prüfungsanstalten« veröffentlichen. D. R.

zusammengestellt, welches an Abonnenten verkauft wurde. Im Jahre 1760 wurde von den Assekuradeuren das »Register of Shipping« in London gegründet, welches im Verkehr unter dem Namen »Underwriters' Register« oder »Green Book« bekannt war und im Jahre 1764 zum erstenmal erschien. Im Jahre 1797/98 fassten die Assekuradeure den Beschluss, dass alle in London gebauten Schiffe nur bis zu einem Alter von 13 Jahren, die ausserhalb Londons gebauten Schiffe aber nur bis zu 8 Jahren Alter, im Green Book klassifiziert werden sollten. Dieser Beschluss rief einen Sturm des Unwillens unter den Reedern hervor, welche ihre älteren Schiffe nun nicht mehr versichern und verfrachten konnten. Sie gründeten daher im Jahre 1799 ein »New Register Book of Shipping«, welches im Verkehr den Namen »Shipowners' Register« oder »Red Book« erhielt. In diesem neuen Registerbuche sollten die Schiffe nicht ausschliesslich nach ihrem Alter, sondern nach ihrer wirklichen Beschaffenheit, wie sich dieselbe aus der Art und Weise ihrer Unterhaltung durch Besichtigung ergab, klassifiziert werden. Im »Green Book« und im »Red Book« gab es nur Schiffe erster Klasse (A I).

Allmählich fingen die Kaufleute an, sich ebenfalls für die Klassifikation zu interessieren. Diejenigen, welche Schiffe befrachteten, hatten ein Interesse an billigen Assekuranzprämien für ihre Ladungen. Im Jahre 1823 trat in London eine aus Assekuradeuren, Kaufleuten und Reedern gebildete Kommission zusammen, welche den Grundsatz bestätigte, dass die Schiffe entsprechend ihrer jeweiligen Beschaffenheit und nicht ausschliesslich nach ihrem Alter klassifiziert werden müssten. Auch sei eine zweite und dritte Klasse einzuführen.

Diese Beschlüsse scheinen aber in England nicht mit dem gehörigen Nachdruck ausgeführt zu sein, denn im Jahre 1828 gründete Herr Charles Bal in Paris sein internationales Register, das er »Bureau Veritas« nannte. Der aussergewöhnlich intelligente Pariser Geschäftsmann basierte sein Unternehmen auf dem durchaus zutreffenden Gedanken, dass die Seeschiffahrt international sei und deshalb Handel und Schiffahrt nicht ausschliesslich von den englischen Klassifikationseinrichtungen in Abhängigkeit erhalten werden dürften. Der Wert einer geschäftlichen Auskunft sei ungleich grösser, wenn sie von einer gänzlich unabhängigen Stelle erteilt würde. Das Bureau Veritas werde daher zwar die Parteien: Reeder, Schiffbauer, Kaufleute — anhören, aber sich ein eigenes Urteil bilden, wobei ihm seine frei gewählten Experten zu Hilfe kommen sollten. Während die Kosten des »Green Book« allein von den Assekuradeuren aufgebracht wurden, liess das Bureau Veritas sich die Kosten der Besichtigung der Schiffe von den Schiffbauern und Reedern zahlen und lieferte das Registerbuch zu einem verhältnismässig wohlfeilen Preise an die hauptsächlichen Interessenten, die Assekuradeure. Es kann keinem Zweifel unterliegen, dass das Bureau Veritas unter der Leitung von Charles Bal der Allgemeinheit wichtige Dienste geleistet hat. Gewiss mögen auch Fehlgriffe stattgefunden haben, aber diese treten in den Hintergrund vor dem Nutzen, welchen das Institut der internationalen Seeschiffahrt gebracht hat.

Die Konkurrenz, welche sich die beiden englischen Registerbücher untereinander machten, sowie das Auftreten des Bureau Veritas brachten es dahin, dass im Jahre 1834 Green und Red Book in ein Register — Lloyds Register of British and Foreign Shipping — verschmolzen wurden. Man ersieht schon aus dem Namen, dass die Geschäftsauffassung von Charles Bal Wurzel geschlagen hatte. Es handelt sich nicht mehr allein um British, sondern auch um Foreign Shipping, nicht um ein Underwriters' oder ein Shipowners' Register, sondern man hatte einen neutralen Namen gewählt, denjenigen des Besitzers von Lloyds Coffee House, von wo aus das Schiffsklassifikations-Wesen seinen ersten Ausgangspunkt erhalten hatte. In die Verwaltung des neuen Registers waren neben den Reedern und Assekuradeuren die Kaufleute hineingezogen. Nicht die Londoner Interessenten allein bildeten den Verwaltungsrat; derselbe setzte sich zusammen aus 24 Mitgliedern, welche ihren Wohnsitz in London hatten, sowie aus 15 Mitgliedern der übrigen englischen Seeplätze. Der Vorsitzende von Lloyds Assekuranzvereinigung und der General Shipowners' Society waren ausserdem ex officio Mitglieder der Verwaltung. Nach dem Statut der neuen Registergesellschaft darf kein Mitglied der Verwaltung an einer Sitzung teilnehmen, in welcher über die Klassifikation eines Schiffes verhandelt wird, welches ihm gehört oder von welchem es einen Part besitzt. — Ausserdem wurden sofort nach Konstituierung der neuen Registergesellschaft »Vorschriften für den Bau und die Ausrüstung von hölzernen Schiffen« herausgegeben. — Unter dieser Organisation und der intelligenten Leitung des Verwaltungsrats Thomas Chapman, welcher von 1835 bis 1881 im Amte verblieb, ist »Lloyds Register of British and Foreign Shipping« zu ausserordentlichem Ansehen gelangt. Nach englischen Quellen sollen im Jahre 1901 ungefähr 73 % aller im vereinigten Königreiche registrierten Dampfschiffe von über 100 t und 91 % der Segelschiffe bei Lloyds klassifiziert sein. Ferner haben 43 % aller in den britischen Kolonien und im Auslande registrierten eisernen und stählernen Schiffe Klasse bei Lloyds.

(Schluss folgt.)

Zum Seeamtsspruche über die Primus-Katastrophe.

Es war von Anbeginn klar, dass bei den gerichtlichen und sonstigen Untersuchungen, welche der so ungemein traurige Vorfall zur Folge haben musste, die Frage eine Hauptrolle spielen würde, ob der »Primus« am Nordufer entlang elbaufwärts fahren durfte oder ob darin eine Verletzung des Art. 25 der Kaiserl. Verordnung und auch ein causales Verschulden zu erblicken war.

Das Seeamt hat die Kollision bekanntlich in erster Linie auf einen Verstoss des Führers des »Primus« gegen Art. 25 der Kaiserl. Verordnung zurückgeführt und dann allerdings auch der »Hansa« nach zwei Richtungen hin ein Mitverschulden beigemessen.

Vom Seeamt, eher als vom ordentlichen Straf- und Zivilgericht, haben Manche vielleicht eine abweichende oder doch mildere Beurteilung des Fahrens am Nordufer oder an der »falschen« Seite des Fahrwassers, wie es schon bei der Verhandlung im Seeamt konsequent bezeichnet wurde, erwartet. Denn das Seeamt, ganz besonders in der Zusammensetzung, in welcher es zu der Untersuchung dieses Falles berufen war, musste ja die nicht etwa neuerdings eingerissene, sondern seit unvordenklichen Zeiten — kann man ohne Uebertreibung sagen — bestehende Gewohnheit der kleinen Passagierdampfer ganz genau kennen und die Gründe dieser Gewohnheit und ihrer bisherigen unwidersprochenen Geltung und uneingeschränkten Duldung zu würdigen wissen. Dieser Tatsache gegenüber erscheint es zunächst in hohem Grade auffällig, dass es im Tenor des seeamtlichen Spruches heisst, die fragliche Gewohnheit sei »durch die Verhandlung festgestellt«, gerade als ob — anders kann dieser Satz ohne nähere Erläuterung von Niemandem verstanden werden — die Gewohnheit bis dahin dem Seeamt unbekannt gewesen wäre.

Dann aber ist im Seeamtsspruch — und dies ist nicht billig gegenüber dem Führer des »Primus« — der Hauptpunkt, welcher zur Entschuldigung des Fahrens am Nordstrand zu dienen hat, nämlich dass die Nienstedtener Landungsbrücke angelaufen werden sollte, unerwähnt geblieben. Gewiss kann nicht verlangt werden, dass im Spruche selbst alles, was für und wider geltend zu machen ist, Erwähnung findet; wenn

aber schon als Grund der Gewohnheit der kleineren Schiffe, sich am Nordufer zu halten, der dort schwächere Gegenstrom im Tenor des Spruches ausdrücklich hervorgehoben werden sollte, so hätte der Hauptgrund, nämlich das Anlaufen der am Nordufer belegenen Landungsbrücken nicht unberücksichtigt bleiben müssen. Es hätte mindestens ausgesprochen werden müssen, dass auch dieser Punkt den »Primus«-Führer nicht entschuldige, das »Warum« war natürlich den Gründen des Spruches vorzubehalten. In dieser Notwendigkeit des sukzessiven Anlaufens der verschiedenen in kürzeren Zwischenräumen sich folgenden Landungsbrücken von Blankenese, Nienstedten, Teufelsbrücke liegt der eigentliche Kernpunkt der Frage, ob die kleinen Passagierdampfer am Nordufer entlang, d. h. also an der linken Seite des Elbfahrwassers fahren dürfen oder nicht, und es wird von Vielen nicht ohne Spannung erwartet werden, wie sich das Seeamt in der Begründung seines Spruches zu dieser Frage stellen, insbesondere ob es etwa verlangen wird, dass die genannten Dampfer zwischen Blankenese und Nienstedten und wiederum auf der noch so viel kürzeren Strecke zwischen Nienstedten und Teufelsbrücke zweimal das Fahrwasser der Elbe kreuzen, um dazwischen eine Strecke weit an der südlichen Seite entlang zu fahren. Dabei wird dann zugleich das Hauptargument des »Primus«-Führers zur näheren Erörterung zu gelangen haben, dass nämlich der Artikel 25 Kaiserl. Verordnung keine absolute Vorschrift enthält, sondern eine Abweichung aus gewichtigen bezw. plausiblen Gründen nicht ausgeschlossen ist, insbesondere das Hinüberfahren nach einem an der linken Seite befindlichen Ziel nicht im rechten Winkel sondern bereits früher so geschehen kann, wie es einer verständigen Navigierung entspricht.

Einerlei zu welchen Festsetzungen Seeamt und Gericht gelangen werden, es ist klar, dass der Praxis nur durch vernünftige Lokalverordnungen gedient werden kann, deren Erlass, für den auch noch andere Gründe sprechen, schon häufig, insbesondere auch vom Verein Deutscher Seeschiffer, leider bisher vergeblich, befürwortet ist. Wird z. B. den kleinen Passagierdampfern das Fahren am Nordufer bis an eine bestimmte Grenze gestattet und wird für die Nachtzeit diesen Schiffen die Führung irgend eines sie als solche kenntlich machenden Lichtes, auferlegt, so ist dadurch auf die einfachste Weise Allen geholfen und die erforderliche Sicherheit gewahrt. Dies führt im Seeamtsspruch über den »Primus«-Fall noch auf einen anderen Ausdruck, gegen welchen ernste Bedenken zu erheben sind. Das Seeamt sagt »in erster Linie« sei der Unfall durch das Fahren des »Primus« an der falschen Seite des Fahrwassers verschuldet. Die Frage des Kausalzusammenhangs ist häufig eine recht schwierige und es soll hier nicht untersucht werden, ob es möglich wäre die Ursächlichkeit der nördlichen Fahrt des »Primus« für die Kollision gänzlich in Abrede zu nehmen; keinenfalls kann aber davon die Rede sein, dass die Kollision »in erster Linie« dadurch verursacht ist. Das Fahren im falschen Fahrwasser kann verboten sein und kann die Kollisionsgefahr erhöhen, aber nicht in erster Linie die Ursache der Kollision sein, ganz gewiss dann nicht, wenn der falsch fahrende Dampfer anderen sich ihm nähernden Schiffen nicht verborgen ist, sondern dieselben seine Fahrt ungehindert festzustellen und zu beobachten in der Lage sind. Das ist hier der Fall gewesen. Die »Hansa« erkennt garnicht einmal an, dass der »Primus« am Nordufer entlang gefahren sei, sondern behauptet, er sei in der Mitte des Fahrwassers gefahren und dann plötzlich mit Steuerbordruder vor ihren Bug gedreht. Dann wäre doch gewiss dieses Abdrehen unter Steuerbordruder und nicht das Fahren am Nordufer entlang »in erster Linie« die Ursache der Kollision. Aber auch, wenn die richtige vom »Primus« zugegebene Tatsache, dass derselbe ganz auf der linken Seite des Elbfahrwassers fuhr, zugrunde gelegt wird, ist nicht diese Tatsache, sondern sind die gemachten oder nicht gemachten Ausweichemanöver der beiden sich im breiten Fahrwasser der Elbe ansichtigen Schiffe die erste Ursache der Kollision. In dieser Beziehung ist der Seeamtsspruch demgemäss auch mit einem logischen Fehler behaftet.

Hamburg, den 5. August 1902.

Dr. A. Kammerer.

Flüssige Feuerung für Handelsschiffe.

Der »Schiffbau« veröffentlicht in seiner No. 18 mehrere Vorträge, die auf der letzten Frühjahrsversammlung der »Institution of Naval Architects« gehalten wurden. Unter diesen ist für die Handelsmarine von besonderer Bedeutung eine Abhandlung über flüssige Brennstoffe für Schiffe. Nachdem die Vorteile geschildert sind, die für die Kriegsschiffe aus der Ölfeuerung erwachsen, wendet sich der Vortragende, Sir Fortescue Flannery, mit derselben Absicht der Handelsmarine in folgender Weise zu:

Der Preis des Öls wird voraussichtlich bald geringer sein als der der Kohlen, weil jetzt überall Ölstationen eingerichtet werden.

Kopfzahl, Kosten und Raumbedarf des Heizer- und Trimmer-Personals werden geringer, dafür können mehr Passagiere an Bord genommen werden.

Bei Schnelldampfern wird die Erhaltung der höchsten Maschinenkraft bei Ölfeuerung nicht durch die Schwierigkeit des Heizens und Kohlentrimmens erschwert und wird infolgedessen gleichmässiger gemacht.

Die Dampfer werden durch Ölfeuerung unabhängig von Wind- und Zugverhältnissen.

Der Hauptvorteil für Handelsdampfer liegt in dem Gewinn an Laderaum und Tragfähigkeit.

Ölfeuerung ist reinlicher als Kohlenfeuerung.

Der Aufenthalt in Zwischenhäfen kann verkürzt werden.

Die Schwierigkeiten und die Kosten der Einrichtungen für Ölfeuerung sind in letzter Zeit bedeutend verringert worden.

Bei Ölfeuerung fällt das lästige und zeitraubende Feuerreinigen fort.

Der Redner bespricht sodann die Unterbringung des Öls an Bord.

Für das Astatki braucht nur die gewöhnliche wasserdichte Nietung angewendet zu werden, da es wegen seiner Dickflüssigkeit nicht so leicht durchdringt wie Petroleum.

Mit Hilfe von Abbildungen wird die Einrichtung verschiedener Dampfertypen für Ölfeuerung erklärt und gezeigt, wie Doppelboden und Pieks hierfür ausgenutzt werden können. Es sind stets zwei besondere Tanks aufzustellen, in denen das dem Öl beigemischte Wasser durch 12stündiges Stehenlassen ausgeschieden wird.

Die Einrichtung der Kessel für Ölfeuerung, die nunmehr beschrieben wird, dürfte schon ziemlich bekannt sein. Es gibt dafür mehrere verschiedene Systeme: Entweder das Öl wird mittels Dampf zerstäubt, oder es wird unter hohem Druck eingespritzt, oder es wird vor der Verbrennung durch Erhitzung vergast. Nach dem Howden-System, wie es auf den Lloyddampfern »Tanglin« und »Packnam« ausgeführt ist, wird das Öl durch heisse Luft zerstäubt.

Der Dampfverbrauch für das Zerstäuben wird auf 0,09 kg für 1 PS. und Std. geschätzt.

Die Feuerbuchse muss stets ganz feuerfest ausgemauert werden, ebenso der untere Teil der hinteren Rauchkammer. Es ist vorteilhaft, den Rost ganz wegzulassen. Will man von Ölfeuerung wieder zur Kohlenfeuerung übergehen, so werden die Vorbereitungen ein paar Stunden in Anspruch nehmen.

Zwei kleine Brenner sind besser als ein grosser, weil sie sich leichter regulieren lassen, und die Verbrennung nicht so leicht unterbrochen wird. Das laute Geräusch der alten Brenner-Konstruktionen wird neuerdings ganz vermieden.

In der im »Engineering« veröffentlichten Diskussion dieses Vortrags, an der sich die Herren Dr. Elgar, Yarrow, Admiral Freemantle, Colonel O'Swan, Dr. Dvorkovitz, Thornycroft und Melrose beteiligten, wurden noch folgende wichtige Punkte erwähnt:

Ein Haupthinderuis der Einführung der Ölfeuerung ist der Verlust an Speisewasser.

Die Verbrennung ist nur bei sehr aufmerksamer Bedienung rauchlos. Kessel für Ölfeuerung müssen lange Rohre von kleinem Durchmesser und sehr grosse sorgfältig ausgemauerte Feuerbuchsen haben.

Das Öl muss sorgfältig von beigemischtem Wasser befreit werden.

Beim Gebrauch von Druckluft wird das Öl an der Düsenmündung abgekühlt, während es bei Dampf erwärmt wird.

Ein Vorzug der Ölfeuerung ist, dass gar keine Verbrennungsrückstände wie bei der Kohlenfeuerung zu beseitigen sind.

Bei Kriegsschiffen wird die Ersparnis an Heizerpersonal nicht so sehr gross sein, weil beim Manövrieren die nötigen Leute zum Regulieren des Ölzuflusses vorhanden sein müssen.

Das verloren gehende Speisewasser muss durch Aufstellung besonderer Kondensatoren wieder ersetzt werden.

Schiffbau.

Stapelläufe.

Am 30. Juli wurde auf der Werft der Nederl. Scheepsbouw-Maatschappij, Amsterdam, der für die Stoomv.-Maatschappij Oostzee erbaute Dampfer »**Farmsum**« vom Stapel gelassen. Der Dampfer, der auf Lloyds Sommerfreibord 2100 t tragen soll, wird mit Tripleexpansionsmaschinen von 1200 HP ausgerüstet werden.

Vermischtes.

Wie wir erfahren, ist den Herren Gröschner und Wiese, Hamburg, durch den internationalen Kongress zur Rettung Schiffbrüchiger in Nantes die goldene Medaille für ihre, hier bereits früher eingehend besprochene **Acetylen-Nachtrettungsboje** verliehen worden. Da die Seeberufsgenossenschaft in ihrem Entwurf zu den neuen Unfallverhütungsvorschriften die Mitnahme eines für selbstleuchtende Rettungsapparate bestimmten Quantums Calcium Carbid gestattet, steht der weiteren Einführung des Apparates an Bord deutscher Schiffe nichts mehr im Wege. Bekanntlich ist neben anderen Eigenschaften hauptsächlich die Zeitersparnis ein Faktor, der den Wert dieser Erfindung insofern erhöht, als die intensiv leuchtende Boje, wenn sie nach einem eingetretenen Unglücksfall sofort über Bord geworfen wird, dem suchenden Rettungsboot die ungefähre Position der Unglücksstätte anzuzeigen vermag.

Das hamburgische Medizinal-Kollegium erlässt eine Warnung betr. die **Verhütung von Milzbranderkrankungen.** Unter den ausländischen Tierfellen und Häuten, die im Hafen aus- und eingeladen werden, befinden sich mitunter auch solche, die von milzbrandkranken Tieren stammen. Der Milzbrand kann durch solche Häute auch auf Menschen übertragen werden und gefährliche, oft tötliche Erkrankungen hervorrufen. In der Regel erfolgt die Uebertragung der Krankheit durch Hautabschürfungen und Wunden an den Händen, ferner Kratzstellen am Hals und im Gesicht; auch in die Lungen und den Darmkanal kann das Milzbrandgift gelangen. Da ein sicheres Verfahren, um Tierhäute zu desinfizieren, bisher nicht bekannt ist, so werden die mit dem Transport von Häuten im Hafen beschäftigten Arbeiter auf die folgenden Vorsichtsmassregeln aufmerksam gemacht: 1) Beim Hantieren mit Häuten ist es zu vermeiden, sich im Gesicht, Hals oder sonst an unbedeckten Körperstellen mit den Fingern zu kratzen. 2) Leute mit Hautabschürfungen oder Wunden an den Händen müssen diese Stellen beim Arbeiten mit Häuten entweder durch einen Verband oder durch Handschuhe schützen oder sich solcher Arbeiten ganz enthalten. 3) Arbeiter, welche Tierhäute transportieren, müssen sich vor jedem Essen und nach Schluss der Arbeit den Anzug gründlich säubern und die Hände mit Seife und Wasser waschen. Erstes Anzeichen des äusserlich übertragenen Milzbrandes ist meist ein anfangs kleines, aber bald grösser werdendes dunkles, schmerzhaftes Bläschen oder Beule (am Hals, im Gesicht oder an anderen unbedeckten Körperstellen), die oft irrtümlich für einen harmlosen Hitzpickel, Schweinsbeule oder Insektenstich gehalten werden. Wer nach dem Arbeiten mit Tierhäuten ein solches Bläschen oder Beule an seinem Körper bemerkt, sollte sofort zum Arzt gehen, da jede Vernachlässigung die schwersten Gefahren im Gefolge haben kann.

Fahrtermässigung auf der Elbe. Dampfschiffe und Dampfschleppschiffe dürfen die am Tage mit roten Flaggen, des Nachts mit weissen Lichtern bezeichneten Arbeitsplätze zwischen Nienstedten—Blankenese—Wittenbergen nur in langsamer Fahrt passieren. Zuwiderhandlungen gegen diese Verordnung werden mit Geldstrafe bis zu Mk. 60 bestraft, an deren Stelle im Unvermögensfall entsprechende Haft tritt.

Ueber die **Geschäftslage** schreibt der Verein Hamburger Reeder in seinem Jahresbericht*): Die in unserem letzten Berichte ausgesprochene Ansicht, dass die günstige Geschäftslage wie überhaupt, so auch für die Reederei ihren Höhepunkt überschritten zu haben scheine, hat sich leider als durchaus berechtigt erwiesen. Der eingetretene Rückgang in der geschäftlichen Tätigkeit musste sich auch den Transportunternehmungen, den Eisenbahnen wie der Schiffahrt fühlbar machen. Zu diesen allgemeinen Ursachen treten bei letzterer ein Ueberfluss an Beförderungsmaterial hinzu, infolge der besonders starken Schiffsbautätigkeit in den letzten Jahren und infolge des Freiwerdens der für die Militärtransporte nach China in Anspruch genommenen Schiffe nach Beendigung der dortigen Wirren. Als dann auch wegen der schlechten Maisernte in den Ver. Staaten und wegen der geringen Weizenernte in Australien grosse Transporte ausfielen, trat ein rapider Fall der Frachten ein, sodass dieselben am Anfang dieses Jahres etwa 30—40 pCt. niedriger standen, als am Anfang des Vorjahres. Auf diesem Stande, der ungefähr demjenigen der ungünstigsten Zeiten im Anfange des vorigen Jahrzehnts entspricht, haben sie sich seitdem mit verschiedenen Schwankungen gehalten. Dabei ist aber zu berücksichtigen, dass die gleichen Frachten für die Reederei jetzt erheblich ungünstiger sind, als in der früheren Periode, weil infolge der Preissteigerung der wichtigsten Bedarfs- und Ausrüstungsgegenstände (eisernes und Manilla-Tauwerk, Fleischwaren, Kohlen) und besonders wegen der inzwischen eingetretenen Erhöhung der Heuern und Gagen, die Betriebskosten eine Steigerung erfahren haben, die z. B. für Segler für eine Reise von der Westküste Amerikas auf etwa 3 bis 4 Mk. pr. t zu veranschlagen ist. Wenn die Reederei trotzdem bislang davon Abstand genommen hat, eine Ermässigung der Mannschaftslöhne eintreten zu lassen, so ist das ein Beweis weitgehender Rücksichtnahme auf die Mannschaften und des Bestrebens, soviel an ihr ist, ein gutes Verhältnis zu denselben herzustellen und zu erhalten, ein Bestreben, in dem sie sich auch durch die fortgesetzten masslosen Anfeindungen seitens der sozialdemokratischen Führer der Seemanns-Organisation nicht irre machen lässt. Allerdings wird in der Belastung der Reederei durch die Gesetzgebung ein Halt gemacht werden müssen, wenn sie nicht gezwungen werden soll, schliesslich auch auf Kosten der Mannschaften einen Ersatz zu suchen.

*) Wir kommen in nächster Nummer auf den Bericht zurück. D. R.)

Hamburgs Seeschiffahrt im ersten Halbjahr 1902. Vom 1. Januar bis Ende Juni 1902 kamen in Hamburg 6401 Seeschiffe mit 4 318 541 t R. N. an und gingen 6343 Seeschiffe mit 4 278 579 t R. N. aus dem Hamburger Hafen ab. Die Zunahme der ankommenden Seeschiffe gegen das vorhergehende Jahr betrug 376 mit 159 260 t, der abgehenden Schiffe 413 mit 185 777 t. Nach Dampfern und Seglern geordnet, kamen auf einkommende Dampfschiffs-Tonnage 3 843 327 t (gegen das Vorjahr + 141 320), auf ausgehende Dampfschiffs-Tonnage 3 812 209 (+ 144 611), auf einkommende Segelschiff-Tonnage 475 214 (+ 17 940) und auf ausgehende Segelschiff-Tonnage 466 370 t (+ 41 166). Von transatlantischen Häfen kamen im letzten Halbjahr 807, im Vorjahre 809 beladene Schiffe an und gingen 599, im Vorjahre 614 beladene Seeschiffe ab. Von europäischen Häfen kamen jedoch im letzten Semester 3846, im Vorjahre erst 3763 beladene Seeschiffe; die Anzahl der ausgehenden beladenen Seeschiffe in europäischer Fahrt betrug 4188 gegen 3744.

Germanischer Lloyd. Nach den Listen des Germanischen Lloyd sind in der Zeit vom 1.—30. Juni 1902 und 1901 folgende Seeschäden gemeldet worden:

	Dampfer 1902	Segler 1902	Dampfer 1901	Segler 1901
Totalverluste	13	50	14	55
Beschädigungen ...	283	124	260	168

Nach Flaggen geordnet gingen im Juni 1902 folgende Schiffe verloren:

Flaggen	Dampfer	Segler	Flaggen	Dampfer	Segler
amerikanische	—	9	italienische	1	5
britische	6	16	niederländische	—	2
deutsche	1	2	norwegische	1	7
französische	1	5	schwedische	—	4
japanische	3	—	zusammen	13	50

Kleine Mitteilungen.

Dem Direktor der Deutschen Levante-Linie, Herrn Generalkonsul Kothe, ist der Rote Adler-Orden IV. Klasse verliehen worden.

Vereinsnachrichten.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 6. August. Als Mitglieder worden die Herren Kapt. Suhr, D. »Flensburg« und Brockmann, D. »Marsala«, aufgenommen. Das Andenken an die verstorbenen Herren Pfeiffer und Will wird in hergebrachter Weise geehrt. Von der Deutschen Feuerlöschgesellschaft m. b. H., Bremen, liegt ein Schreiben vor, das den Verein um eine kommissarische Vertretung bei einer Konferenz ersucht, die von der Gesellschaft einberufen, ein Urteil über die praktischen Eigenschaften des »Feuerlöschsystems Gronwald« fällen soll. Zu Kommissionsmitgliedern worden die Herren Kapitän Meyer und Volkertsen gewählt. Zur Verlesung kommt ein Ministerialerlass, in dem darauf hingewiesen wird, dass die Bestimmungen der Kaiserl. Verordnung zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See vom 9. Mai 1897 mit dem internationalen Signalbuch bezüglich der Not- und Lotsensignale nicht in allen Punkten übereinstimmt. Es wird festgestellt, dass laut Signalbuch bei Gebrauch des Morsesystems eine ganze Anzahl Signale, akustische und optische, gegeben werden dürfen, die nach der angezogenen Kaiserl. Verordnung allerdings unstatthaft sind. Der Verein beschliesst, diese Frage bei Besprechung der Leithäuser'schen Vorschläge zu Nebelsignalen eingehend zu erörtern. Nach Mitteilung der wichtigsten Angaben aus den im Laufe des letzten Monats eingegangenen Zuschriften und periodischen Drucksachen, beschäftigt sich der Verein mit der »Primus«-Katastrophe und ihren Ursachen. In einer längeren recht lebhaften Auseinandersetzung wird gegen vereinzelten Widerspruch von verschiedenen Seiten ausgesprochen, dass die verhängnisvolle Kollision von Neuem den Beweis für die Notwendigkeit einer Lokalverordnung für die Elbe gebracht hat. Die in diesem Sinne vom Verein gefasste Resolution hat folgenden Wortlaut:

»Der Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg muss aus der Ursache der wegen ihrer Begleiterscheinungen höchst beklagenswerten Primus-Katastrophe die Folgerung ziehen, dass die vom Verein seit Jahren vergeblich angestrebte und neuerdings auch von der Kaiserl. Marine und dem Verein Hamburger Assekuradeure befürwortete Lokalverordnung für die Elbe zur absoluten Notwendigkeit geworden ist. Der Verein richtet an die preussische und hamburgische Regierung das dringende Ersuchen, der Lösung dieser Frage im Interesse einer sicheren Navigation auf der Elbe unverzüglich näher treten zu wollen.

Von einem Mitglied wird darauf hingewiesen, dass die in Cuxhaven eingerichtete Marinesignalstation nicht in dem anfänglich allerseits erhofften Umfang von den beteiligten Interessenten in Anspruch genommen werde. Da es zweifellos von grosser Bedeutung ist, sowohl von einkommenden wie von ausgehenden Schiffen den Zeitpunkt ihres Passierens von Cuxhaven in Hamburg zu erfahren, wäre es sehr erwünscht, wenn die Reedereien das ihnen gegen geringes Entgelt zur Verfügung stehende Informationsmittel, die Signalstation, mehr beanspruchten, als es bedauerlicherweise bisher der Fall gewesen ist. — Herr Kapitän Leithäuser, der in einem kurz gehaltenen, übersichtlichen Referat auf seine Vorschläge zu Seitenschallsignalen zurückkommt, unterbreitet dem Verein einen Entwurf zu einem Fragebogen über die Möglichkeit der Wahrnehmbarkeit von Schallsignalen unter sehr verschiedenen Witterungsbedingungen. Der Verein beschliesst in nächster Sitzung, die am 3. September stattfinden soll, auf die Anregung zurückzukommen.

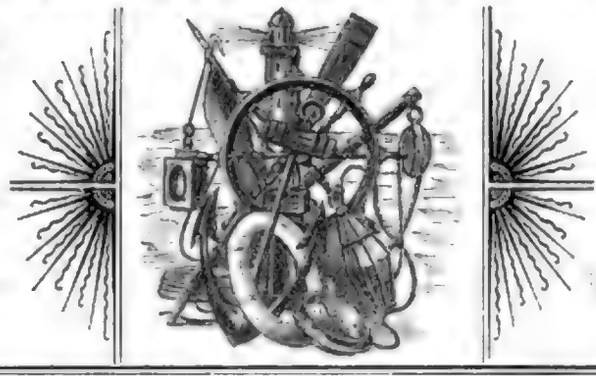
Der **Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine Hamburg** schreibt: Am Donnerstag, den 31. Juli wurde Herr A. Altmann zum Vorsitzenden gewählt. Ferner wurde ein Geschäftsführer mit der Amtsbezeichnung stellvertretender Vorsitzender in der Person des Herrn E. Utse gewählt. Ausser einer grösseren Reihe von Schreiben lag ein Brief der Deutschen Schiffs-Feuerlöschgesellschaft, System Gronewald, Bremen vor, die den Verein auffordert, zu den in nächster Zeit stattfindenden Feuerlöschversuchen ebenfalls Vertreter zu entsenden. Der Vorsitzende teilte mit, dass der Verwaltungsrat zu diesem Zwecke bereits drei Herren gewählt habe. — Es wurde dann in eine Besprechung der Primus-Affaire eingetreten. Der Fall wurde von verschiedenen Rednern beleuchtet und ging die Ansicht im Grossen und Ganzen dahin, dass es unverantwortlich sei, wenn auf einem Dampfer, der nahezu 200 Passagiere an Bord habe, absolut nichts für die Rettung der Passagiere vorhanden sei. Es müsse gerade hier ganz energisch Wandel geschaffen und darauf geachtet werden, dass jeder Dampfer mit einer solchen Anzahl von Booten und Schwimmwesten ausgerüstet wird, um bei einer Katastrophe die Rettung der Passagiere zu ermöglichen.

Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.
(Geschäftsführender Verein, Steinhöft 1.)

Seeschiffer-Verein „Weser" in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin" in Stettin.



Schiffer-Gesellschaft in Lübeck.

Verein Flensburger Seeschiffer in Flensburg.

Seeschiffer-Verein in Danzig.

Lokalverordnung für die Elbe und Primus-Katastrophe.

Nachdem sich die berechtigte Aufregung über die Katastrophe des »Primus« etwas gelegt hat, mag es gestattet sein, aus den Ursachen der Kollision diejenigen Schlüsse zu ziehen, die sich als der höchsten Beachtung werte Lehren unzweideutig gezeigt haben.

Wie konnte das folgenschwere Unglück überhaupt an einer Seite des Fahrwassers zwischen zwei einander entgegenkommenden Schiffen geschehen? — Weil »Primus« an der nach dem Seestrassenrecht unrichtigen Seite fuhr, um neben anderen Gründen auch das in der grossen Fahrrinne so häufige Ausweichen Seeschiffen gegenüber möglichst zu vermeiden.

Was geht aber aus dieser Absicht unzweideutig hervor? Die Erkenntnis kleiner flachgehender Fahrzeuge, dass sie sich sicherer ausserhalb als innerhalb der grossen Fahrrinne fühlen. Oder mit anderen Worten, dass eine Lokalverordnung für die Elbe — wie sie der Hamburger Verein seit Jahren und wie sie der Verband auf seinen letzten Verbandstag als dringend notwendig gefordert hat — nicht nur für die grossen Seeschiffe im Interesse einer sicheren Navigation, sondern auch für die kleinen Fahrzeuge wünschenswert ist, damit sie ungehindert ihres Weges fahren können. Diese Schlussfolgerung deckt sich aber **so** absolut mit der Begründung, welche seit Jahren vom Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg für die Notwendigkeit der Einführung einer Lokalverordnung auf der Elbe in der Oeffentlichkeit ausgesprochen ist, dass man angesichts der Konsequenzen, zu denen der Mangel einer solchen Verordnung im »Primus«-Falle leider geführt hat, vergeblich nach Gründen für die anfänglich abweichende später aber dilatorische Behandlung des alten Postulats der Seeleute sucht.

Der Verband darf nach diesem Beweis für die Notwendigkeit einer Lokalverordnung auf der Elbe wohl erwarten, dass die zuständigen Stellen endlich seiner ausgesprochenen Forderung, die bekanntlich auch vom Verein hamburgischer Assecuradeure unterstützt wird, eine andere Behandlung zuteil werden lassen, wie sie aus den Worten hervorgeht, die auf dem letzten Verbandstage Herr Admiral Schmidt, als Vertreter des Herrn Staatssekretärs des Reichsmarineamts ausgesprochen hat. Herr Admiral Schmidt äusserte sich damals in folgender überaus bezeichnender Weise:

> *M. H. Die Marine steht dem Antrag nicht nur sympathisch gegenüber, sondern sie wünscht dasselbe. (Bravo.)*
>
> *Ich persönlich bin seiner Zeit mit dem „König Wilhelm" die Elbe hinauf und hinunter gefahren und habe dieselbe Beobachtung gemacht. Es ist auch recht charakteristisch, in welcher Weise diese Unfälle in den letzten Jahren zugenommen haben. Durch die Unfallstatistik wird bewiesen, dass beinahe die Hälfte sämtlicher Unfälle in der Nordsee vorkommt, und hiervon wieder der grösste Prozentsatz in den Flussmündungen. In der Ostsee und Nordsee betragen die Schiffsunfälle weit mehr als die Hälfte. Ähnlich so ergeht es den Engländern, die auch die grössere Zahl ihrer Verluste in der Nordsee haben. Und welche Schiffe sind es nun, die hauptsächlich zu grunde gehen? Die kleinen Schiffe, und an vielen Unfällen grösserer Schiffe sind die kleinen Schuld.* ***Es ist ganz unmöglich, wenn in Hamburg diese Verhältnisse weiter bestehen bleiben, dass die grossen Schiffe noch sicher auf der Elbe fahren können.*** *Das können auch die Führer unserer Panzerschiffe bezeugen, ebenso gut wie die Herren, die mit 13 000 Tonsschiffen fahren. Von seiten der Kaiserl. Marine ist schon an das Reichsamt des Innern die schriftliche Bitte gerichtet worden, dass die hamburgische Regierung der Lösung dieser Frage näher tritt, und dass zu den Beratungen ein Kommissar des Reichs-Marine-Amts hinzugezogen wird. Letzteres soll geschehen. Leider kommt die Sache selbst aber immer noch nicht in Fluss. Es haben noch keine kommissarischen Beratungen stattgefunden. Darüber kann ich nur mein Bedauern aussprechen. (Sehr richtig.)*

Diesen Worten soll, damit ihr Eindruck nicht abgeschwächt werde, auch nichts hinzugefügt werden.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.

Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1902. No. 33. Hamburg, den 16. August. XXXIX. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Hamburg im Bericht des Ausschusses zur Prüfung der Londoner Hafenverhältnisse. — Entscheidungen des Reichsgerichts etc. — Das Schiffsklassifikations-Wesen.. (Schluss.) — Bericht des Vorstandes des Vereins Hamburger Reeder über das Jahr 1901/1902. — Der Art. 25 der Kaiserlichen Verordnuug vom 9. Mai 1897. — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mitteilungen. — Vereinsnachrichten. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Auf dem Ausguck.

Durch die Tagespresse, bisher ohne jede Entgegnung, wandert folgende Notiz:'

›Der preussische Minister für Handel und Gewerbe hat den Regierungspräsidenten der an der Küste gelegenen Bezirke einen Erlass zu weiterer Veranlassung zugestellt, in welchem darauf hingewiesen wird, dass die Bestimmungen der Kaiserlichen Verordnung zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See vom 9. Mai 1897 mit dem internationalen Signalbuch bezüglich der Not- und Lotsensignale nicht in allen Punkten übereinstimmen. Verschiedene der in Betracht kommenden deutschen Handelsvertretungen sind der Ansicht, dass die Unterschiede so gering sind, dass eine Regelung der Angelegenheit erst dann empfohlen werden sollte, wenn sonst eine Revision der Kollisionsvorschriften notwendig wird.

Der Wortlaut dieses Erlasses ist nicht ganz klar oder er enthält eine Unrichtigkeit. Zwischen den im internationalen **Signalbuch** angegebenen Not- und Lotsensignalen (Seite XIX und XX) und den gleichen Zwecken dienenden **Signalen** der **Kaiserlichen Verordnung** vermögen wir einen der Rede werten Unterschied nicht zu entdecken. Wohl aber gestattet das internationale Signalbuch in seinem Teil III Seite 24 und 25 die Abgabe einer beträchtlichen Anzahl dringender Schallsignale bei Nacht oder dickem Wetter, die völlig unvereinbar mit den im Art. 15 und 28 der Kaiserlichen Verordnung geforderten Schallsignalen sind. Da wir schon vor einigen Wochen mitteilen konnten, dass jene nach dem Morsesystem gegebenen Signale Anklang und häufige Verwendung an Bord englischer Schiffe finden, wir aber ihren allzuhäufigen Gebrauch nicht für unbedenklich halten, muss im Hinblick auf den Schlusssatz des obenerwähnten Ministerialerlasses auf diesen Gegenstand zurückgekommen werden. Nach der Kaiserl. Verordnung müssen bei dickem Wetter — also unter denselben Witterungsverhältnissen, unter denen die Abgabe der Morsesignale statthaft ist — die bekannten Warnungssignale (Art. 15) unterschiedlich für in Fahrt befindliche Dampfer und Segler, für ankernde und schleppende Schiffe, ebenso die auf einander ansichtigen Schiffe bezogenen Rudersignale (Art. 28) gegeben werden. Dann sind in Not befindliche Fahrzeuge ausser zu anderer Kennzeichnung noch zum ›anhaltenden Ertönenlassen irgend eines Nebelsignalapparates‹ (Art. 31) verpflichtet. Mit Bezug auf diese Notsignale wird in Art. 32 bekanntlich ausgesprochen, dass sie ›nur dann angewendet werden dürfen, wenn die Fahrzeuge in Not oder Gefahr sind‹. Art. 34 spricht ferner noch aus, dass alle der Kaiserlichen Verordnung entgegenstehenden Vorschriften .... aufgehoben sind. Nun sind die auf Grund des Signalbuches nach dem Morsesystem erlaubten Schallsignale ihres fakultativen Charakters wegen allerdings keine Vorschriften im Sinne des Art. 34 der Kaiserl. Verordnung, aber schon die Möglichkeit, dass andere Schallsignale abgegeben werden dürfen, als sie nach jahrelangen Beratungen zu Stande gekommen und im internationalen Seestrassenrecht vorgeschrieben sind, verdient die ernsteste Beachtung. Soll auch jeder Schiffsführer und Schiffsoffizier mit dem Inhalt des Signalbuches vertraut sein, so wird die von einem anderen Schiffe unvorbereitet veranlasste Abgabe von Schallsignalen nach dem Morsesystem, zumal

Digitized by Google

bei dickem Wetter und in befahrenen Gewässern, nicht immer den Zweck erreichen, den sie verfolgt. Umsoweniger als diese Signale leicht zu Verwechselungen mit Ruder- oder Warnungssignalen (Art. 15 und 28) oder gar mit Notsignalen (Art. 31) Anlass geben können. Dass die Herausgeber des Signalbuches auch an die Möglichkeit von Missverständnissen gedacht haben, geht aus einer Fussnote hervor, die diesen Teil des internationalen Signalbuches einleitet. Sie lautet bekanntlich: »Das Signalisieren mit Licht- oder Schallsignalen kann, besonders in befahrenen Gewässern, leicht Anlass zu verhängnisvollen Irrtümern geben. Die Schiffsführer werden deshalb aufgefordert, die grösste Vorsicht zu beobachten, wenn diese Signalweise angewendet wird«. Dass trotz dieser Erkenntnis, die Erlaubnis zu den mannigfachen dort weiter angeführten Licht- und Schallsignalen gegeben ist, muss eigentlich Befremden erregen, zumal doch beim Bearbeiten des in Kraft befindlichen Seestrassenrechts alle erweiterten Vorschläge zu fakultativen Schallsignalen, trotz ihrer Empfehlung durch die 1889er Washingtoner Konferenz, von den Regierungen der beteiligten Nationen abgelehnt wurden. Wenn also der Handelsminister in seinem eingangs wiedergegebenen Erlass ausspricht, dass verschiedene der in Betracht kommenden deutschen Handelsvertretungen eine Revision nicht wünschen, weil die Unterschiede zwischen den Vorschriften der Kaiserl. Verordnung und den Angaben des Signalbuchs zu gering sind, dann liegt entweder ein Irrtum vor, oder den beteiligten Kreisen war der grosse zu Missverständnissen leicht Anlass bietende Unterschied zwischen beiden internationalen Veröffentlichungen nicht bekannt.

* * *

In der Erinnerung an die unzähligen — nicht gerade von Mut trotzenden — Angriffe, die uns in einem Teil der hamburgischen Tagespresse zuteil wurden, nachdem hier das **Absetzen der Lotsen bei Cuxhaven** gerügt worden war, lenken wir die Aufmerksamkeit der Leser auf die auf der Verbandsseite veröffentlichte Zuschrift des Vereins Cuxhavener Staatslotsen. Dort wird von einer Stelle, der die Herren H. W. Wahlen und Mithelfer wohl nicht wagen werden, fachmännische Beurteilung abzusprechen, in unzweideutiger Weise ausgesprochen, was hier damals nur angedeutet wurde. Nämlich: dass jene durchweg von Patentlotsen gegen die »Hansa« gerichteten Pressäusserungen wohl weniger der edlen Absicht entsprangen, angeblich Unrichtiges richtig zu stellen, als der Besorgnis, dass unsere Ausführungen dazu beitragen könnten, den Herren unliebsame Verpflichtungen im Interesse der Sicherheit der Schiffahrt aufzuerlegen. Diesmal mögen diese Worte genügen. Selbstverständlich werden wir noch auf das Thema zurückkommen, und dann etwas eingehender. Bis dahin mögen die Herren, denen damals ein Teil der hamburgischen Tagespresse zu Angriffen gegen die »Hansa« zur Verfügung gestanden hat, dort auch weitere Proben ihres Mutes ablagern.

* * *

Die »öffentliche Meinung« quält sich nun schon seit Wochen mit der Beantwortung der Frage ab, ob in dem Kollisionsfall »**Primus**«—»**Hansa**«, die letztere als **See**- oder als **Flusschiff** aufzufassen sei. Es wird in folgender Weise argumentiert: Ist »Hansa« Seeschiff, dann trägt sie einen Teil der Verantwortung für die Kollision wegen ihrer schnellen Fahrt, ist »Hansa« aber Flusschiff, dann war das Seeamt zur Untersuchung des Kollisionsfalles garnicht befugt, da »Primus« unzweifelhaft zur Kategorie der Flussschiffe gehört. Diese Schlussfolgerung ist u. E. unrichtig, obgleich der Vorsitzende des Seeamts damals die Sitzung damit einleitete, dass er das Seeamt zur Untersuchung des Unfalles wegen der Registratur der »Hansa« als Seeschiff für zuständig hielt. Nach unserer Ansicht ist ein deutsches Seeamt auch dann zur Untersuchung eines Seeunfalles berechtigt, wenn dieser nur durch Flusschiffe verursacht ist. Und zwar aus folgenden schon früher hier ausgesprochenen Gründen:

»In den einleitenden Ausführungsbestimmungen der Kaiserl. Verordnung zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See vom 9. Mai 1897 wird gesagt: »Die nachfolgenden Vorschriften gelten für alle Fahrzeuge auf See und auf den mit der See im Zusammenhang stehenden, von Seeschiffen befahrenen Gewässern«. Da das Seeamt laut § 4 des Gesetzes die Ursachen eines Seeunfalles sowie alle mit demselben zusammenhängenden Tatbestände ermitteln und insbesondere feststellen soll, ob 1) 2) 3) 4) die zur Verhütung des Zusammenstossens von Schiffen auf See und die über das Verhalten nach einem solchen Zusammenstoss erlassenen Vorschriften befolgt worden sind, — muss deutschen Seeämtern unzweifelhaft das Recht eingeräumt werden, alle Unfälle zu untersuchen, von denen Fahrzeuge betroffen worden sind, auf die jene Kaiserl. Verordnung Bezug hat.«

* * *

Wir erhalten das folgende Schreiben:

Aus **East-London** vom Juni d. J. Der Hafen ist so überfüllt, dass noch etwa 20 Dampfer auf der Seereede warten müssen. Segelschiffe gebrauchen 3 bis 4 Monate zum Löschen. Da die von Europa kommenden Schiffe die Klausel haben »to be discharged according to the custom of the port«, so sind sie gegenüber den von Australien kommenden Schiffen, die eine bestimmte Anzahl Liegetage haben, sehr im Nachteil. Wenn diese auch nicht eher entlöscht werden, so holen sie dafür täglich ihr Liegegeld oft 10 bis 15 £ pro Tag, das

prompt ausbezahlt wird. Ueberhaupt ist der Wert des Geldes hier ein sehr geringer, da Alles sehr teuer ist. Bei der Unsicherheit des Hafens liegen die Schiffe auf der Reede sehr gefährlich, sodass kürzlich noch ein deutsches, ein schwedisches und ein norwegisches Schiff verloren gegangen sind, letzteres mit Mann und Maus, da bei den unfertigen Zuständen des Hafens keine Raketen zur Hand waren, um eine Verbindung mit dem nahe beim Ufer gestrandeten Schiffe herzustellen. Auch beim Löschen liegen die Schiffe sehr unbequem, da durch die black Southeaster ein starker Grundschwell hervorgerufen wird, sodass die neben einander liegenden Schiffe hin und her gejagt werden und 3 bis 4zöllige Stahltrossen wie Bindfaden zerreissen. Noch in letzter Zeit sind mehrere Schiffe, die auf diese Weise zu Schaden gekommen waren, kondemniert worden.

* * *

In den an der Antwerpener Fahrt beteiligten Schiffahrtskreisen wird seit Jahren die ernsteste Klage darüber geführt, dass nach zehn Uhr abends zwischen **Vlissingen** und der Aussenwelt jede Möglichkeit einer **telegraphischen** oder **telephonischen Verständigung** ausgeschlossen ist. Um 10 Uhr wird das Telegraphenamt in Vlissingen bis gegen 8 Uhr des Morgens geschlossen gehalten. In der Zwischenzeit kann der schwerste Unglücksfall einem der dort in grosser Anzahl verkehrenden Schiffe passieren, ohne dass Jemand ausserhalb der Mauern Vlissingens etwas erfährt. Aber auch wenn von Unglücksfällen abgesehen wird, können frühzeitige Mitteilungen über die Bewegungen der Schiffe zuweilen von grösster Bedeutung sein. Dass man am Tage auch nur telegraphisch — nicht telephonisch — zwischen Vlissingen und Antwerpen zu verkehren vermag, mag noch erwähnt werden, um die hinter der Zeit zurückgebliebenen Verhältnisse in ihrer ganzen Unzulänglichkeit stärker hervortreten zu lassen. Das Verhalten der holländischen Regierung, die für diesen antiquierten Zustand verantwortlich gemacht werden muss, verdient umso schonungsloser verurteilt zu werden, als ihr die Lage der Dinge durch verschiedene Beschwerden und Petitionen einheimischer Schiffahrtsinteressenten wohl bekannt ist.

Hamburg im Berichte des Ausschusses zur Prüfung der Londoner Hafenverhältnisse.

Die Tagespresse hat vor einiger Zeit über die Prüfungsergebnisse berichtet, die ein zur Untersuchung der Londoner Hafenverhältnisse eingesetzter Sonderausschuss (Royal Commission) nach etwa zweijähriger gründlicher Arbeit der Öffentlichkeit vorgelegt hat. Diese Ergebnisse haben ein gewisses Aufsehen erregt und zwar vielleicht weniger durch den Umfang der aufgedeckten Missstände, als durch die rücksichtslose Gründlichkeit, mit welcher versucht wird, an tief und alteingewurzelten Übeln bessernde Hand zu legen. In technischer Beziehung laufen die gemachten Vorschläge darauf hinaus von Nore bis zum Albertdock ein 1000' teils auch nur 600' breites und 30' tiefes Fahrwasser zu schaffen und von dort bis zum Londondock ein solches von 300' Sohlenbreite und 25—26' Tiefe. Hand in Hand hiermit soll der erforderliche Um- und Ausbau der Docks gehen. Der Arbeitsplan dehnt sich über einen Zeitraum von 10 Jahren aus und sieht einmalige Ausgaben von 2,5 Mill. £ für Verbesserung des Fahrwassers, sowie 4,5 Mill. £ für Abänderung und Erweiterung der Dockanlagen vor. Von gleicher Wichtigkeit sind die Vorschläge zur Vereinfachung der Verwaltung, die bisher von verschiedenen Körperschaften ausgeübt, ausserordentlich schwerfällig und teuer gearbeitet hat. Die Vereinigung aller den Schiffsverkehr und Warenumschlag betreffenden Pflichten und Befugnisse bei einer einzig neuzuernennenden Dockverwaltung sind als unerlässlich dargestellt. Schliesslich wird auch noch der Weg gewiesen, auf welchem ausser durch Ersparnis in der Verwaltung zu besseren Erträgen und zu einer gewissen Verzinsung der aufgewendeten Summen zu gelangen sein dürfte. Dabei wird vor einer Erhöhung der Raumgebühr über 1 s für die Registertonne dringend gewarnt, dagegen die Erhebung einer Gebühr auf Waren befürwortet, wenn auch nicht auf alle und schliesslich noch der Aufhebung der Gebührenfreiheit für die Leichter und Hafenfahrzeuge das Wort geredet.

Man wird zugestehen müssen, dass der schon allgemein fesselnde Bericht wegen verschiedener seiner Anregungen noch die besondere Beachtung Hamburgs verdient. Er verdient sie aber ausserdem noch wegen der Rolle, die Hamburg in dem Teile des Berichts spielt, der die Hafenverhältnisse Londons mit denjenigen benachbarter Seehandelsplätze vergleicht. Den Einrichtungen des Hamburger Hafens, sowie den Grundsätzen, nach welchen er angelegt und verwaltet wird, sowie seiner geplanten Erweiterung wird Anerkennung gezollt. Andererseits legt der Bericht aber wiederum dar, dass Hamburg nach London etwa der teuerste Hafen sei und ferner gar, dass in unserem Hafen die Löscharbeit am langsamsten bewältigt werden soll. Welchen Umfang das der Vergleichung zu grunde liegende Zahlenmaterial gehabt haben mag, geht aus meiner Quelle (Shipping gazette und Lloyds list 19. Juni 1902) nicht hervor; sie gibt nur eine Zusammenstellung wieder, die Alfred Jones, Senior-Partner der Firma Elder, Dempster & Co. vorgelegt hat, und die die Unkosten angeben soll, die ein Dampfer von 2202 t R. Nutzraum in verschiedenen

mit einander in Wettbewerb stehenden Häfen gehabt haben soll. Vermutlich handelt es sich hierbei also um denselben Dampfer. Aber hat er überall auch dieselbe Ladung und dasselbe Gewicht gelöscht? Und wenn das der Fall gewesen sein sollte, was sehr zu bezweifeln, — liegen denn in den verschiedenen Häfen nicht bezüglich der Gebührenerhebung viel zu verschiedene Grundsätze vor, als dass die Angabe der von Herrn Jones vorgelegten Schiffsrechnungen ohne weiteres mit einander verglichen werden können? Nach Jones sind die Hamburger Hafengebühren überhaupt die teuersten, und die Gesamtschiffsunkosten sinken nur deswegen unter die in London erwachsenen hinab, weil dort die Stauerkosten ganz bedeutend höhere sind. Diese Angaben in allen Ehren; aber was sind Hafengebühren in Hamburg, was in London, Liverpool oder Avonmouth? Ist die nach der Hamburger Kaigebühren-Ordnung vom Schiff zu zahlende Ladungsgebühr von 1 Mk. für die Tonne in Wirklichkeit eine Hafengebühr?*) Und sollte sie nicht in den 212 £ 18 s 11 d mit enthalten sein, die der bezeichnete Dampfer in Hamburg hat zahlen müssen? Und noch eine Frage: Hat der Dampfer sie wirklich ganz gezahlt — oder sollte er sich diese Gebühr (die nichts Anderes ist als eine Vergütung für geleistete Kailöscharbeit und die in anderen Häfen in irgend welchen anderen Rechnungen auch erscheinen muss) nicht ganz oder doch zum Teil von dem Warenempfänger haben ersetzen lassen? Diese Einwände sind berechtigt, ohne Frage wenigstens derjenige, der die Ladungsgebühr nicht zu den Hafengebühren gezählt haben will. An eigentlicher Hafengebühr kann der Dampfer von 2202 t R. = 6232 cbm Nutzraum entrichtet haben: 12 Pfg. Tonnengeld + 17½ Pfg. Kaianlagegebühr für den cbm und dazu einen Betrag von 20 Mk. Hafenmeistergeld rund 1860 Mk. oder rund 90 £. In dem Rest von etwa 123 £ muss also unsere Ladungsgebühr und vielleicht noch Lotsgeld enthalten sein, d. h. also, wie ich wiederhole, Bezahlung für Arbeit, die auch in jedem anderen Hafen nicht umsonst geleistet wird. Wer gerecht urteilen wollte, würde meiner Ansicht dann auch noch zu untersuchen haben, ob überall dasselbe Mass von Nebenarbeit bei dem Löschen geleistet wird, wie in Hamburg, wo nicht nur rund die Hälfte der gelöschten Güter für die Ladungsgebühr wieder abgeliefert, sondern auch das gesamte Gut gesichtet und sorgfältig gestapelt wird.

Ich komme nun zu der Angabe des Berichts, dass in Hamburg die Schiffe am langsamsten gelöscht würden. Nach der Jones'schen Zusammenstellung hat der mehrbezeichnete Vergleichsdampfer in Liverpool in 3 Tagen, in London in 6, aber in Hamburg gar erst in 7 Tagen gelöscht werden können. Wieder liegt die Frage nah: Handelt es sich hierbei um einen einzigen Fall oder sollen die Angaben Mittelwerte angeben? Wenn Letzteres, so ist die Angabe des Herrn Jones völlig falsch, die Möglichkeit eines Einzelfalls soll natürlich nicht bestritten werden; aber dann handelt es sich um einen aussergewöhnlich ungünstigen, der sich zum Vergleich nicht eignet. Nach diesem Einzelfall zu forschen und die Gründe etwaiger Verzögerung aufzudecken, ist ohne nähere Angabe unmöglich. Wohl aber kann ich Aufschluss darüber geben, in welcher Zeit in Wirklichkeit Dampfer von etwa 2202 t R. = 6232 cbm Nutzraum am Kai gelöscht worden sind. Ich wähle beispielsweise das Jahr 1901 und habe, in der Annahme, dass Herr Jones seine Angaben auf die Erfahrungen der Reederei Elder, Dempster & Co. stützen könnte, zunächst einmal die von ihr gebrachten Schiffe auf Liegezeit am Kai sowie gezahlte Kaigebühr geprüft, letzteres weil die Ladungsgebühr ohne Weiteres Aufschluss über die gelöschte Masse gibt (1 Tonne à 1 Mk.).

	Nutzraum	Löschzeit	Raumgebühr	Ladungsgebühr
Berninia...	6165 cbm	2 Tage	1078,90	2714,90
North Sands	6375 »	5 »	1115,70	4570,00
Sirdar.....	6408 »	5 »	1121,40	4535,10
Oriel.....	6155 »	5 »	1077,20	2282,70
Vulkan....	6258 »	3 »	1095,20	4737,20

Dieselbe Reederei ist im Vorjahre am Kaiverkehr mit noch 34 Dampfern beteiligt gewesen, deren Nutzraum jedoch geringer war, als bei den genannten. Ihre Löschzeit schwankte aber ebenfalls zwischen 2 und 5 Tagen und dieselben Grenzwerte finden sich für noch 26 Dampfer anderer Reedereien, die zwischen 6155 cbm und 6895 cbm Nutzraum aufweisen. Von diesen löschte am Kai

1 Dampfer = 2 Tage
6 » = 3 »
12 » = 4 »
7 » = 5 »

Die obere Grenze ergibt sich aus dem Kaigebührentarif, der bei längerer Liegezeit eine tägliche Zuschlagsgebühr vorschreibt. Aber im Uebrigen wird der Vorurteilslose aus diesen Zahlen nur ersehen, dass ihre Reihe noch viel zu klein ist, um daraus einen Mittelwert feststellen zu können. Und hierin wird die Prüfung der gelöschten Warenmengen nur bestärken. Bei den oben benannten Dampfern schwankte die Tagesleistung zwischen rund 450 und 1600 t gelöschten Gutes, bei den übrigen 26 Dampfern sogar zwischen 180 und 1300 t. Bei der grossen Verschiedenartigkeit der Ladungen einmal, ferner aber auch bei den hier und da doch unvermeidlichen Betriebserschwerungen oder Störungen, z. B. bei etwaiger Ueberfüllung der Schuppen und Platzmangel, kann dies gar nicht anders sein und ist auch in anderen Häfen nicht anders. Daraus ergibt sich ohne Weiteres die

*) Zu vergleichen No. 30 der »Hansa« 1901, Seite 351, Aufsatz über Kai-, Dock und Hafenabgaben.

Schwierigkeit, Einzelleistungen verschiedener Häfen in einwandsfreier Weise zum Vergleich einander gegenüberzustellen. Immerhin werden meine Zahlen aber doch bewiesen haben, dass Herr Jones nicht berechtigt war, zu Ungunsten Hamburgs, einen möglichen Einzelfall zu verallgemeinern, bei welchem sich vielleicht sogar noch ein Irrtum eingeschlichen hat; denn die 7 tägige Löschzeit für einen verhältnismässig noch kleinen Dampfer von 2202 t R. Nutzraum wäre nur möglich, wenn er nach 5 tägiger Kaibenutzung, die auch in den Jahren vor 1901 nicht überschritten wurde, noch 2 Tage im Strom gelöscht hätte, was wenig wahrscheinlich ist oder doch nur ein seltener Ausnahmefall gewesen sein dürfte. Herr Jones hat nach dem Bericht noch eine Angabe für einen grossen Dampfer von 5146 t R. Nutzraum gemacht, der in Avonmouth und Liverpool in 3 Tagen gelöscht werden konnte, während London und Hamburg 14 Tage länger gebraucht haben sollen. Das ist natürlich auch nicht unter ähnlichen und vergleichbaren Umständen geschehen. Ich bin sehr geneigt anzunehmen, dass es sich in den ersten beiden Häfen um mehr als Mittelleistung handelt, während es andererseits ja sicher ist, dass in Hamburg der Kai und seine Anlagen in diesem Falle wahrscheinlich garnicht oder höchstens doch nur in untergeordnetem Masse benutzt sein können. Der Dampfer wird mit eigenem Geschirr im Strom gelöscht haben. Ein Beweis dafür lässt sich allerdings, da nähere Angaben fehlen, nicht erbringen, wohl aber dafür, dass ähnliche Leistungen, wie die Liverpooler unter günstigen Umständen auch in Hamburg vorgekommen sind, und es ist nur zu bedauern, dass sie Herrn Jones nicht bekannt geworden sind, aber so, dass die bewundernswerte Gründlichkeit, mit welcher der Prüfungsausschuss sonst gearbeitet hat, vor seinen Angaben über Hamburger Verhältnisse allem Anschein nach Halt gemacht hat.

Kaidirektor Winter.

Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschiffahrt.

Mitgeteilt vom Reichsgerichtsrat Dr. Sievers.

12) Allgemeine Seeversicherungs-Bedingungen §§ 88, 102.

Der Dampfer »Karthago« war auf der Reise von Pensacola nach Venedig an der Küste von Tunis auf Grund geraten und nur dadurch freigekommen, dass er einen Teil seiner Ladung über Bord warf. Die Dispache über die grosse Havarie wurde mit Zustimmung aller Beteiligten in Hamburg beim Havarie-Bureau Hamburger Assekuradeure aufgemacht. Der Reeder hatte das Schiff in Time-Charter gegeben und es war in der Dispache die Konossementsfracht teilweise als Reederfracht, teilweise als Chartererfracht für beitragspflichtig erklärt. Von den Versicherern des Reeders war infolge dessen schon vor Aufmachung der Dispache ein Vorschuss eingezogen worden. Die Versicherer versuchten demnächst diesen Vorschuss von dem Reeder im Wege der Klage zurückzuerlangen, indem sie geltend machten, dass der Beklagte mit seiner Zeitfracht nicht zur Havarie-Gemeinschaft gehöre. Die Klage ist in beiden Instanzen abgewiesen worden und in der Hauptsache hat das Reichsgericht dies ebenfalls gebilligt.

Der Reeder hatte Versicherung genommen auf Fracht, Passagegeld und/oder behaltene Ankunft, taxiert 100 000 Mk., des Dampfschiffes »Karthago« für die Zeit von 12 Monaten. Dies ist dahin aufzufassen, dass die Versicherung sich auf Fracht und Passagegelder bezieht, und nur daneben für den Fall, dass diese weniger ausmachen oder überhaupt kein Fracht- oder Ueberfahrtsvertrag geschlossen sein sollte, auf behaltene Ankunft. Im vorliegenden Falle war das Schiff verchartert und die Zeitfracht (hire) als versichert anzusehen. Die Versicherung auf behaltene Ankunft kommt daher nicht in Frage und es kann insbesondere von Anwendung des § 102 der Bedingungen (H. G. B. § 850) keine Rede sein. Ob und inwieweit die Zeitfracht oder Schiffsmiete mit Recht zur grossen Havarie herangezogen worden ist, mag zweifelhaft sein, ist hier aber nicht zu entscheiden. Denn im Verhältnis zwischen dem Versicherer und dem Versicherten ist nach § 88 der Bedingungen (H. G. B. § 837) die Dispache massgebend, und der Versicherer kann höchstens verlangen, dass der Versicherte die Ansprüche gegen die zu seinem Nachteil Begünstigten abtritt oder dass er diese Ansprüche für Rechnung und auf Kosten des Versicherten gerichtlich geltend macht.

Allerdings setzt § 88 den Fall voraus, dass die Dispache »von einer durch Gesetz oder Gebrauch dazu berufenen Person« aufgemacht ist. An sich soll im Gebiete des deutschen Handelsgesetzbuches nach § 729 die Dispache über eine grosse Havarie durch obrigkeitlich bestellte Personen aufgemacht werden. Das ist hier nicht geschehen. Das Havarie-Bureau der Hamburger Assekuradeure ist nicht obrigkeitlich bestellt und kann an sich nur als Privatperson gelten. Da aber alle Beteiligten, einschliesslich auch der klagenden Versicherungsgesellschaften, sich ausdrücklich mit Aufmachung der Dispache durch das Havarie-Bureau einverstanden erklärt haben, muss der vorliegende Fall dem gleichgestellt werden, wo die Dispache von einer durch Gesetz oder Gebrauch dazu berufenen Person aufgemacht ist.

Urteil des I. Civ.-Sen. vom 5. Juli in Sachen Intern. Lloyd contra de Freitas & Co. Rep I. 39/02.

Das Schiffsklassifikations-Wesen.

(Schluss.)

Länger als 20 Jahre haben Bureau Veritas und Lloyds Register (meistens englischer Lloyd genannt) der Schiffahrt der Welt unbeschränkt Gesetze diktiert. Erst mit der grösseren Ausdehnung der Dampfschiffahrt und des Baus eiserner Schiffe trat eine Änderung der Verhältnisse ein. Infolge der hieraus hervorgehenden starken Vermehrung der Seeschiffe und der Zunahme des Seeverkehrs erhielten verschiedene Länder einen beträchtlichen Zuwachs ihrer Handelsflotte.

Teils suchten die Reeder dieser Länder sich von der Herrschaft der beiden mächtigen Institute frei zu machen, teils entstanden ausserhalb Englands Seeversicherungs-Unternehmungen und maritime Kreditinstitute, welche sich auf eigene Füsse stellen wollten. Die niederländischen Reeder und Kaufleute schufen mit ihrem Gelde sowohl im Mutterlande (hauptsächlich in Amsterdam), als in den Kolonien (in Batavia und Samarang) eigene Seeversicherungs-Institute, und diese suchten nun, wie dies vor hundert Jahren die englischen Assekuradeure getan hatten, die für ihren Geschäftsbetrieb notwendigen Auskünfte über die niederländischen Schiffe, welche sie versicherten, sich selbst zu verschaffen. So entstand im Jahre 1855 die »Neederlandsche Vereeniging van Assurandeuren te Amsterdam«. In New-York wurden hintereinander »American Lloyds Register« (Hartshorne & King) im Jahre 1857, später »American Lloyds Universal Register« (Taylor) und 1867 der »Record of American Shipping« gegründet. Das zuletzt genannte Unternehmen wurde von den Assekuranzvereinen in New-York, Boston und San Francisco gestützt und blieb allein am Leben. In Oesterreich-Ungarn und in Italien wurden gemeinnützige Klassifikationsinstitute geschaffen, bei denen Gelderwerb ausgeschlossen war. Das Bureau »Veritas Austro-Ungarico« wurde 1858 von der Handels- und Industriekammer in Triest ins Leben gerufen. Das »Registro Italiano« entstand 1861 in Genua. Beide Institute stehen unter dem Schutze der Handelskammern in den Seestädten der betreffenden Länder. Gruppen französischer und deutscher Reeder beklagten sich über allzu strenge und ungerechte Massnahmen, welche die Verwaltung des »Bureau Veritas« über ihre Schiffe verhängt hatte. Als Gegengewicht wurde 1861 in Bordeaux das »Registre Maritime« und 1867 in Rostock der »Germanische Lloyd« aufgerichtet. Die Seeversicherer in Liverpool glaubten, dass der ihnen zukommende Einfluss auf den Englischen Lloyd ihnen versagt werde, und gründeten 1862 ein »Underwriters Registry for Iron Vessels«. In Norwegen entstanden zahlreiche Schiffsversicherungs-Vereine auf Gegenseitigkeit, welche im Verein mit den Seeversicherungsgesellschaften zu festen Prämien 1864 »det Norske Veritas« errichteten. Die letzteren fanden bei dem neuen Unternehmen ihre Rechnung, weil dieses die Regelung der Beladung der Schiffe mit in den Kreis seiner Tätigkeit einbezog. In Griechenland schuf die Banque maritime »Archange« in Athen im Jahre 1870 die inzwischen wieder eingegangene »Veritas Hellénique«. In Australien wurde im Jahre 1874 das »Register of Australian and New-Zealand Shipping« von der Merchant Shipping & Underwriters Association Lim. in Melbourne herausgegeben. Auf Veranlassung des im Jahre 1890 erlassenen englischen Tiefladegesetzes für englische Handelsschiffe gründete man in Glasgow die »British Corporation for the Survey and Registry of Shipping«, welche sich anfänglich nur mit der Ermittelung der Tiefladelinie für Seeschiffe befasste, später aber auch die Schiffsklassifikation aufnahm.

Der Geschäftsumfang der verschiedenen Schiffsklassifikations-Gesellschaften hat nach Ausweis von Lloyds Register innerhalb der letzten 5 Jahre folgende Änderungen erfahren:

Jahr	Bureau Veritas		Lloyd's Register		Vereeniging van Asseradeuren		Veritas Austro-Ungarico		Registro Italiano		Norske Veritas		Germanischer Lloyd		Record of American and Foreign Shipping		British Corporation	
	Dampfschiffe	Segelschiffe	Dampfschiffe	Segelschiffe	Dampfschiffe	Segelschiffe	Dampfschiffe	Segelschiffe	Dampfschiffe	Segelschiffe	Dampfschiffe	Segelschiffe	Dampfschiffe	Segelschiffe	Dampfschiffe	Segelschiffe	Dampfschiffe	Segelschiffe
1896/1897	1506	4116	6149	2600	51	52	101	1087	193	643	500	2248	713	699	177	1344	326	193
1901/1902	1561	3466	7329	2098	48	27	142	1018	235	953	630	1361	954	922	240	1039	390	123

Eine Zusammenstellung aus den Registern der betreffenden Gesellschaften ergibt folgende Zahlen:

Lloyds Register . .	7092	Dampfer	von 13 024 089	t Br.-R.
	1930	Segelschiffe	» 2 485 321	»
zusammen:	9022	Schiffe	von 15 509 410	t Br.-R.
Bureau Veritas . .	1674	Dampfer	von 2 300 641	t Br.-R.
	3973	Segelschiffe	» 1 868 348	»
zusammen:	5647	Schiffe	von 4 168 989	t Br.-R.
Germanischer Lloyd	1086	Dampfer	von 2 095 616	t Br.-R.
	1051	Segelschiffe	» 328 496	»
zusammen:	2137	Schiffe	von 2 424 112	t Br.-R.

Es wird zuweilen die Frage erörtert, ob die Konkurrenz der verschiedenen Schiffsklassifikations-Institute untereinander schädlich wirke. Die Erfahrung hat aber gelehrt, dass das Nebeneinanderbestehen der verschiedenen Klassifikations-Gesellschaften der Allgemeinheit unverhältnismässig mehr Nutzen gebracht hat als Schaden. Die richtige Abschätzung des Bauwertes der verschiedenen Holzarten, die Fortschritte in den Bauvorschriften für eiserne und stählerne Schiffe, die berechtigten Zugeständnisse in Bezug auf Eisen besserer und geringerer Qualität beim Schiffbau, die richtige Bewertung des Stahls als Baumaterial usw. sind allein aus der Konkurrenz der Schiffsklassifikations-Gesellschaften hervorgegangen. Ohne das »Bureau Veritas« würden die Petroleum-Tankschiffe, ohne die Glasgower Korporation die Whaleback-, Turret- und Trunk-Schiffe nicht den schnellen Eingang gefunden haben. Das Bestehen der Schiffsklassifikations-Gesellschaften in den einzelnen Ländern ist heutzutage eine Notwendigkeit, weil ihren besonderen Verhältnissen in Bezug auf Baumaterial, Fabrikationsmetode von Eisen, Stahl und Kesselblechen, sowie auf die Lage des Schiffbaus durch diese Landesgesellschaften viel besser Rechnung getragen wird als durch ein einziges internationales Institut. Auch lässt sich die Tätigkeit der Landesinstitute sicherer kontrollieren als die eines internationalen Instituts, welches seinen Sitz in einem bestimmten Lande hat. Jedes einzelne Land muss sich deshalb in Bezug auf die Schiffsklassifikation von dem Auslande frei zu machen suchen. Auch für den Staat ist immer mehr die Notwendigkeit hervorgetreten, sich für seine Zwecke an die Klassifikationsinstitute seines Landes anzulehnen und dieselben seinen Interessen dienstbar zu machen. So beruht das englische Tiefladegesetz im wesentlichen auf den Freibordregeln, welche Lloyds Surveyor, Benjamin Martell, aufgestellt hat. Die englische Parlamentskommission hat dessen Vorschläge, ohne wesentliche Änderungen zu treffen, angenommen. Auch die Einführung des englischen Tiefladegesetzes ist von der Staatsregierung in die Hand der

Schiffsklassifikations-Gesellschaften gelegt worden. Auf Grund von Sektion 443 der Merchant Shipping Act von 1894 sind Lloyds Register, die Glasgow Corporation und das Bureau Veritas mit der Anbringung von Tiefblademarken an englischen Schiffen beauftragt worden und dem Germanischen Lloyd ist das Recht erteilt worden, für deutsche Schiffe Freibord-Zertifikate auszustellen, welche in englischen Häfen anerkannt werden. Die Klassifikations-Gesellschaften haben diese Aufgabe in völlig befriedigender Weise gelöst. Man nimmt an, dass in Deutschland die Frage des Tiefgangs der Schiffe nicht auf gesetzgeberischem Wege, sondern durch Vorschriften der See-Berufsgenossenschaft gelöst werden wird. Diese hat schon zur Zeit die Aufsicht über den Tiefgang der deutschen Seeschiffe übernommen und der Germanische Lloyd begutachtet das gesamte umfangreiche Material. Es hat sich dabei schon jetzt gezeigt, dass bei einigen Schiffstypen ein geringerer Freibord gestattet werden kann, bei anderen dagegen ein grösserer Freibord gefordert werden muss, als sich aus den englischen Freibordregeln ergibt, und dass es für die deutsche Schiffahrt höchst nachteilig wäre, wenn der Tiefgang aller Schiffstypen nach dem englischen Gesetz festgesetzt würde.

Ebenso ist bei der Durchführung des englischen Anker- und Kettengesetzes von 1899 die Mitwirkung der Schiffsklassifikations-Gesellschaften eingetreten. Acht der öffentlichen Prüfungsanstalten, welche Anker und Ketten zu prüfen und über die geschehenen Prüfungen Zertifikate auszustellen haben, stehen unter der Verwaltung von Lloyds Registerinstitut.

Im Deutschen Reich sind durch die Verbindung des Germanischen Lloyd mit der See-Berufsgenossenschaft wichtige Sicherheitseinrichtungen für die Seeschiffahrt getroffen worden. Die im Jahre 1896 von der See-Berufsgenossenschaft erlassenen Vorschriften über wasserdichte Schotten für Passagierdampfer in aussereuropäischer Fahrt stehen einzig in ihrer Art da. In England hat sich eine Parlamentskommission jahrelang mit der Frage beschäftigt, ohne sie praktisch lösen zu können.

Vorschriften über die Stauung von Steinkohlenladungen, wie sie unter der Mitwirkung des Germanischen Lloyd von der See-Berufsgenossenschaft erlassen worden sind, sind ebenfalls in keinem anderen Lande in Kraft.

Die von der See-Berufsgenossenschaft aufgestellten Stauvorschriften für Schiffe, welche Getreide laden, werden als sachgemässer bezeichnet als die in England gesetzlich festgelegten bezüglichen Stauvorschriften.

Bericht
des
Vorstandes des Vereins Hamburger Reeder
über das Jahr 1901/1902.*)

Seemannsordnung. Die Seemannsordnung ist nach jahrelangen erregten Verhandlungen endlich im Reichstage erledigt worden und am 2. Juni im Reichs-Gesetzblatt publiziert. Sie tritt mit den Nebengesetzen am 1. April 1903 in Kraft. Dank den unermüdlichen Bemühungen, insbesondere der den Hansestädten nahestehenden, aber auch einiger anderen Reichstagsabgeordneten ist es gelungen, eine Reihe der bedenklichsten Beschlüsse der 1. und auch der 2. Reichstagskommission, in den Plenarberatungen und schliesslich noch in dritter Lesung zu beseitigen, doch sind manche Bestimmungen stehen geblieben, gegen die wir die ernstesten Bedenken geäussert haben und noch hegen. Nachdem aber das Gesetz zur Annahme gelangt ist, haben retrospektive Betrachtungen und Klagen keinen Zweck mehr, wir wollen vielmehr hoffen, dass unsere Befürchtungen wegen der Wirkung des Gesetzes sich als nicht in vollem Masse begründet erweisen werden.

Desertionen. Bereits vor einigen Jahren haben wir auf die geradezu unerhörten Zustände hingewiesen, welche hinsichtlich des Heuerbaaswesens in den Häfen an der Westküste der Vereinigten Staaten, besonders in den Häfen des Puget Sound herrschen, und haben den Herrn Reichskanzler ersucht, die Aufmerksamkeit der Regierung zu Washington auf diese Angelegenheit hinlenken zu wollen. In jenen Häfen werden die Seeleute verleitet, ja durch List und Gewalt vielfach förmlich gezwungen, ihre Schiffe zu verlassen, um dann, nachdem sie am Lande ausgesogen sind, gegen hohe Vermittlergebühren an andere Schiffe verheuert zu werden, denen ihre Mannschaften in gleicher Weise abspenstig gemacht sind. Die Kapitäne sind diesem Treiben gegenüber machtlos, da die Heuerbaase durch ihren Einfluss alle gegen sie unternommenen Schritte zu vereiteln wissen. In einem Bericht des von der Portland Chamber of Commerce eingesetzten Committee on Seamens abuses waren von diesem Treiben und dem Elend, dem die verleiteten Seeleute verfallen, wahrhaft erschreckende Schilderungen gemacht.

In diesem Jahre sind uns wieder lebhafte Klagen seitens mehrerer unserer Mitglieder über die dortigen Zustände zugegangen, die sich inzwischen keineswegs verbessert, sondern eher noch verschlimmert haben; wie einträglich das Geschäft der Heuerbaase ist, geht aus einem gedruckten Vertrage hervor, den dieselben den Kapitänen vorlegen und auf den diese meistens gezwungen sind, einzugehen, nach welchem ihnen für jeden von ihnen beschafften Seemann 35 $ zu zahlen sind. Wir haben uns daher von Neuem an den Herrn Reichskanzler mit der Bitte gewandt, deswegen bei der Regierung der Ver. Staaten vorstellig zu werden, und wir erhoffen hiervon umsomehr eine Wirkung, als auch die britische Regierung der Shipping Federation die Zusage erteilt hat, in gleichem Sinne sich in Washington verwenden zu wollen. Da auch über ähnliche Zustände in den chilenischen Häfen geklagt wurde, haben wir gleichzeitig gebeten, auch bei der dortigen Regierung geeignete Schritte zu tun, was in dankenswerter Weise inzwischen mit dem Erfolge geschehen ist, dass die chilenische Regierung es sich angelegen sein lassen will, den bestehenden Uebelständen abzuhelfen, und das Marine-Departement und die einzelnen Hafenbehörden mit bezüglichen Anweisungen versehen hat. Zur Bekämpfung des Unwesens der Desertionen dürfte es übrigens auch beitragen, wenn die Kapitäne sich bemühen, in Erfahrung zu bringen, auf welchem Schiffe die von ihrem Schiffe desertierten Leute wieder angemustert haben, und wenn sie dann bei der Abmusterung des Deserteurs ihre Schadensersatzansprüche gegen ihn vor der Musterungsbehörde geltend machen. So hatte der Kapitän des englischen Schiffes »Argus« erfahren, dass ein in Tacoma desertierter Mann für ein anderes englisches Schiff geheuert hatte, das ebenfalls nach Hamburg bestimmt war. Er meldete beim hiesigen Konsul seine Forderung an und erlangte durch denselben den Ersatz seines Schadens im Betrage von 17 $ 3 sh 8 d, welche dem Seemann von der verdienten Heuer gekürzt wurden. Häufigere Erfahrungen der Art würden die Seeleute voraussichtlich veranlassen, den Verleitungen zur Desertion weniger leicht Folge zu leisten. Allerdings wird ein solches Verfahren in vielen Fällen nicht ohne Unterstützung der Seemannsämter möglich sein, wie sie den englischen Seemannsämtern durch eine Instruktion des Handelsamtes vorgeschrieben ist. Es darf aber angenommen werden, dass auch die deutschen Seemannsämter ihre Mitwirkung nicht versagen werden, um dem Unwesen der Desertionen entgegenzuwirken.

Tiefladelinie. Auf dem diesjährigen, zahlreich besuchten Genossenschaftstage der See-Berufsgenossenschaft in Düsseldorf wurden interessante Mitteilungen gemacht über die in Gemässheit des vor zwei Jahren gefassten Beschlusses bei der Genossenschaft eingehenden Meldungen der Kapitäne über den

*) Dem Bericht entnehmen wir ferner folgende Punkte.

Tiefgang ihrer Schiffe, sowie über die Prüfung dieser Meldungen seitens des Germanischen Lloyd. Dabei hat sich ergeben, dass bei gewissen Schiffsklassen vielfach eine tiefere Beladung vorkommt und unbedenklich ist, als nach den englischen Freibordregeln zulässig sein würde, dass dagegen bei anderen Schiffsklassen jene Regeln eine zu tiefe Beladung gestatten. Der Germanische Lloyd wird diese Prüfung eifrig fortsetzen und hofft in absehbarer Zeit wirklich zutreffende Freibordregeln in Vorschlag bringen zu können.

Der Art. 25 der Kaiserlichen Verordnung vom 9. Mai 1897.

In letzter Nummer hat Herr Rechtsanwalt Dr. Kaemmerer, Hamburg, in einer sachlichen Kritik Stellung zu dem Spruch des Hamburger Seeamts im Kollisionsfall »Primus« — »Hansa« genommen und sich u. a. über die Auslegung des Art. 25 der Kaiserlichen Verordnung in folgender Weise geäussert:

> »Gewiss kann nicht verlangt werden, dass im Spruche selbst alles, was für und wieder geltend zu machen ist, Erwähnung findet; wenn aber schon als Grund der Gewohnheit der kleineren Schiffe, sich am Nordufer zu halten, der dort schwächere Gegenstrom im Tenor des Spruches ausdrücklich hervorgehoben werden sollte, so hätte der Hauptgrund, nämlich das Anlaufen der am Nordufer belegenen Landungsbrücken nicht unberücksichtigt bleiben müssen. Es hätte mindestens ausgesprochen werden müssen, dass auch dieser Punkt den »Primus«-Führer nicht entschuldige, das »Warum« war natürlich den Gründen des Spruches vorzubehalten. In dieser Notwendigkeit des sukzessiven Anlaufens der verschiedenen in kürzeren Zwischenräumen sich folgenden Landungsbrücken von Blankenese, Nienstedten, Teufelsbrücke liegt der eigentliche Kernpunkt der Frage, ob die kleinen Passagierdampfer am Nordufer entlang, d. h. also an der linken Seite des Elbfahrwassers fahren dürfen oder nicht, und es wird von Vielen nicht ohne Spannung erwartet werden, wie sich das Seeamt in der Begründung seines Spruches zu dieser Frage stellen, insbesondere ob es etwa verlangen wird, dass die genannten Dampfer zwischen Blankenese und Nienstedten und wiederum auf der noch so viel kürzeren Strecke zwischen Nienstedten und Teufelsbrücke zweimal das Fahrwasser der Elbe kreuzen, um dazwischen eine Strecke weit an der südlichen Seite entlang zu fahren. Dabei wird dann zugleich das Hauptargument des »Primus«-Führers zur näheren Erörterung zu gelangen haben, dass nämlich der Artikel 25 Kaiserl. Verordnung keine absolute Vorschrift enthält, sondern eine Abweichung aus gewichtigen bezw. plausiblen Gründen nicht ausgeschlossen ist, insbesondere das Hinüberfahren nach einem an der linken Seite befindlichen Ziel nicht im rechten Winkel sondern bereits früher so geschehen kann, wie es einer verständigen Navigierung entspricht.«

Da in der Zwischenzeit die Begründung des beregten Seeamtsspruches der Öffentlichkeit zugänglich gemacht und auch der von Herrn Dr. Kaemmerer berührte Punkt eingehend behandelt ist, geben wir die Stelle hier zur Kenntnis der Leser wieder.

Nach Schilderung des Tatbestandes, soweit die Lichterführung der beiden Fahrzeuge in Betracht kommt, heisst es folgendermassen:

»Die auf Grund dieses Materials zu beantwortende Frage nach den Ursachen des Unfalls und nach dem Verschulden der einen oder anderen Schiffsleitung ist mit der Einschränkung zu behandeln, die sich aus der beschränkten Zuständigkeit des Seeamts ergibt. Das Seeamt ist, wie hier vorauszuschicken ist, nicht zuständig für die Regelung der Flussschiffahrt oder für die Beurteilung der Qualifikation von Führern von Flussschiffen und der für die Sicherung des Passagierverkehrs erlassenen Vorschriften. Es untersteht diese Materie anderen Behörden, denen es also auch überlassen werden muss, die Frage zu prüfen, ob der vorliegende Unglücksfall Anlass zur Verbesserung der bestehenden Vorschriften gibt.

Die Frage nach den Ursachen des Unfalls und damit auch nach dem etwa vorliegenden Verschulden auch des Führers des Flussschiffes unterlag aber der Beurteilung des Seeamts.

Die Antwort auf diese Frage konnte nach der vorstehend gegebenen Darstellung des Unfalls nicht anders lauten, als dass der Führer des »Primus« den Unfall dadurch verschuldet hat, dass er sich mit seinem Schiffe an der falschen Seite des Fahrwassers gehalten hat. Hätte er, wie es die Kaiserliche Verordnung vorschreibt, sich nach dem Passieren des »Lemcke« an der Südseite des Fahrwassers gehalten, anstatt, wie er selbst zugibt, über das Fahrwasser nach der Nordseite hinüberzufahren, so hätte der Zusammenstoss mit der in der nördlichen Hälfte des Fahrwassers elbabwärts steuernden »Hansa« sich nie ereignen können. Auch wenn den aus den divergierenden Zeugenaussagen sich noch ergebenden Unklarheiten die weitgehendste Berücksichtigung gewährt wird, ist in diesem Punkte die Schuld des Kapitän Peters völlig erwiesen.

Kapitän Peters steht aber auf dem Standpunkt und sein Reeder Pickenpack unterstützt ihn darin, dass die kleineren Dampfer, insbesondere die an den Pontons anlegenden Passagierdampfer, berechtigt seien, stromaufwärts fahrend die Nordseite des Fahrwassers zu halten, weil dort die Ebbe schwächer laufe und an der Nordseite die Pontons lägen.

Seit langen Jahren sei schon so navigiert worden, ohne dass jemand eingeschritten sei.

Diese Tatsache selbst ist richtig, wie die Untersuchung ergeben hat, auch den Beisitzern des Seeamts aus ihrer praktischen Erfahrung bekannt ist. Sie vermag aber trotzdem in keiner Weise den Schiffer Peters zu entschuldigen, sie konnte höchstens zu einer milderen Beurteilung seiner Handlungsweise führen.

Eine Rechtfertigung für den Schiffer Peters kann daraus, dass auch zahlreiche andere kleine Dampfer an der falschen Seite des Fahrwassers zu fahren pflegen, einmal deshalb nicht entnommen werden, weil hier ein offensichtlich gegen die Kaiserl. Verordnung verstossender Missbrauch vorliegt und von einem Recht der kleineren Dampfer auf die falsche Seite des Fahrwassers zu fahren keine Rede sein kann.

Dass sich aber ferner die Führer dieser den Missbrauch übenden kleinen Dampfer dessen völlig bewusst sind, dass sie sich auf verbotenem und gefährlichem Wege befinden und dass sie mit voller Ueberlegung der geringen Bequemlichkeit wegen das sich aus der Nichtachtung der Kaiserl. Verordnung ergebende Risiko laufen, ergeben deutlich die Aussagen des Kapitän Peters und des Schiffers Lüders vom Dampfer »Delphin«. Der letztere ist selbst Führer eines kleinen Passagierdampfers und fährt auch am Tage an der Nordseite entlang, erklärt aber ausdrücklich, dass er solches des Nachts nie riskieren würde. Schiffer Peters aber behauptet, dass er nur dann nach der Nordseite hinüberfahre, wenn er sich vorher davon überzeugt habe, dass das Fahrwasser von entgegenkommenden Schiffen frei sei.

Aus diesen Äusserungen kann schon gefolgert werden, dass dieses angebliche Recht auf die unrichtige Seite des Fahrwassers nicht ernstlich in Anspruch genommen wird, da dem Rechte des in einer Richtung fahrenden Schiffes die Pflicht des in entgegengesetzter Richtung fahrenden zum Ausweichen entsprechen müsste.

Es ist überhaupt mit Entschiedenheit gegen die anscheinend verbreitete Ansicht Einspruch zu erheben, als ob die Haren

und bestimmten Vorschriften der Kaiserl. Verordnung dadurch ausser Kraft gesetzt werden könnten, dass längere Zeit ungestraft gegen sie gesündigt wird. Bei dem Fehlen einer einheitlichen Strompolizei auf der Elbe ist allerdings die Bildung solcher Missbräuche möglich, um so dringender ist aber deshalb die Pflicht der Behörden, solchem Missbrauch ein Ende zu machen, sobald er zu ihrer Kenntnis kommt.

Es soll damit natürlich nicht gesagt werden, dass der Art. 25 der Kaiserl. Verordnung, der selbst seiner Vorschrift die Einschränkung hinzugefügt »wenn dies ohne Gefahr ausführbar ist«, unter keinen Umständen Ausnahmen leidet. Ein zu weit gehender Formalismus wäre nirgends weniger am Platze, als bei der Interpretation nautischer Vorschriften. In diesen Fehler würde man zum Beispiel verfallen, wenn man von einem Dampfer, der von einem Ponton an der Nordseite des Elbufers zu einem nur wenige hundert Meter oderhalb an der selben Seite belegenen Ponton steuert, verlangen wollte, inzwischen die Südseite des Fahrwassers zu gewinnen und damit zweimal ein belebtes Fahrwasser zu kreuzen. In einem solchen Falle wäre es wahrscheinlich ungefährlicher für den Dampfer, die kurze Strecke von Ponton zu Ponton an der falschen Seite des Fahrwassers zurückzulegen.

Ebenso ist festzuhalten, dass hier nur von dem Fahren im Fahrwasser die Rede ist, sodass es also einem Schiffe mit so geringem Tiefgange, dass es sich ausserhalb des Fahrwassers der Seeschiffe am seichten Ufer halten kann, nicht verboten werden kann, dicht unter dem Nordufer aufzusteuern.

Von diesen beiden Fällen war aber bei dem »Primus« keine Rede. Er passierte den »Lemnos« zu Süden und hatte zunächst an der Nordseite nichts verloren. Dass er die Absicht hatte, in Nienstedten anzulegen, ist dem Kapitän Peters zu glauben, aber dieser Umstand berechtigte ihn keineswegs schon unterhalb des Nienstedtener Feuers an die Nordseite heranzufahren. Er hätte sich an der Südseite halten und von dieser Seite dann mit einmaliger Kreuzung des Fahrwassers zu der Brücke hinüberfahren müssen. Wenn in diesem Augenblick gerade ein abwärts kommender Dampfer ihn gehindert hätte, so war es seine Pflicht, zu warten, was er bei der herrschenden Ebbe sehr gut konnte, um den Dampfer zunächst passieren zu lassen.«

Schiffbau.

Bauaufträge.

Die Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft hat in diesen Tagen ausser dem gemeldeten Abschluss mit der Reederei J. Jost, Flensburg, folgende Aufträge gebucht: 1) für die Firma Svendsen & Christensen, Kopenhagen, ein **Frachtdampfer** von ca. 2300 t dw. mit folgenden Abmessungen: 259 × 37' 2" × 18' 6"; 2) für die Reederei H. Schuldt, Flensburg, ein **Frachtdampfer** von ca. 3250 t dw. mit nachstehenden Dimensionen: 291' 2" × 41' 3" × 18' 8".

* * *

Stapelläufe.

Für die Hamburger Reederei A. C. de Freitas & Co. lief am Dienstag den 5. August auf der Werft von Richardson & Co. in Stockton on Tyne ein neuer Dampfer vom Stapel, der in der Taufe den Namen »**Bagdad**« erhielt. Das als Frachtdampfer erbaute Schiff ist 1700 t R.-N. gross, hat eine Länge von 280' engl., eine Breite von 40' 6" engl. und einen Tiefgang von 17' 6" engl.

* * *

Auf der Werft der A.-G. »Weser«, Bremen, lief am am 11. August das **Feuerschiff »Borkumriff«** glücklich vom Stapel. Das neue Fahrzeug, welches an die Stelle des vor 27 Jahren bei Klattenhof in Emden erbauten alten hölzernen treten soll, hat folgende Abmessungen: Länge in der Wasserlinie 41 m, grösste Breite 7,4 m, Seitenhöhe 4,5 m. Die Materialstärken sind nach den Vorschriften des Germanischen Lloyd für die Klasse 100 A/4 für stählerne Schiffe bemessen. Für den schweren und oft gefahrvollen Dienst, den das Schiff in seiner künftigen sehr exponierten Lage NNW½W vom Borkumfeuer zu leisten hat, war natürlich eine besonders solide und kräftige Ausführung erforderlich. Die Wohnräume der Besatzung sind geräumig und luftig und entbehren nicht eines gewissen Komforts. Die Einrichtungen für drahtlose Telegraphie werden am Grossmast angebracht.

* * *

Am 12. August ist der neue Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd »**Kaiser Wilhelm II**« in Anwesenheit des Kaisers auf der Werft des »Vulcan«, Stettin, vom Stapel gelassen. Dieser Tag kann als ein Merkstein in der Geschichte der deutschen Schiffahrt und der deutschen Schiffsbaukunst betrachtet werden. Deutschland hat mit dem Bau dieses Dampfers einen weiteren Schritt auf dem Wege getan, seiner Handelsmarine immer grössere Geltung neben und vor den Flotten der übrigen Nationen zu verschaffen. Mit dem Dampfer »Kaiser Wilhelm II« sieht sich Deutschland jetzt im Besitz von vier Dampfern, die an Schnelligkeit alle Dampfer der Welt übertreffen. Die Hauptdimensionen des Dampfers sind: Länge 216 m, Breite 22 m, Tiefe 16 m. Die Wasserverdrängung (Deplazement) des voll beladenen Schiffes beträgt 26 000 t. Die Vermessung des Schiffes ergibt einen Tonnengehalt von rund 20 000 t Br.-R. Das Ablaufsgewicht des Schiffes beträgt 11 200 t. Der Schnelldampfer »Kaiser Wilhelm II« ist aus bestem deutschen Stahlmaterial erbaut, mit einem sich über die ganze Schiffslänge erstreckenden, in 26 wasserdichte Abteilungen geteilten Doppelboden versehen und durch 16 bis zum Oberdeck hinaufgeführte Querschotte und ein Längschott im Bereich der Maschinenräume in 19 wasserdichte Abteilungen geteilt. Die Schotte sind so verteilt, dass selbst beim Vollaufen zweier benachbarter Abteilungen das Schiff noch schwimmfähig bleibt. Bis zum Oberdeck sind in dem Schiffe 4 stählerne durchlaufende Decks eingebaut. Oberhalb des Oberdecks befinden sich noch folgende Aufbauten: Ein von vorn bis hinten durchlaufendes Spardeck, dessen mittlerer Teil als unteres Promenadendeck dient; eine Back, ein 135 m langes und 15 m breites Mittschiffshaus und ein 24 m langes hinteres Deckshaus, auf dem Spardeck über dem Mittschiffshaus und dem hinteren Deckshaus ist auf eine Länge von 164 m ein oberes Promenadendeck erbaut; ein 136 m langes Deckshaus auf dem oberen Promenadendeck, über welchem das Bootsdeck liegt. Es können auf dem Schiffe im Ganzen 775 Passagiere 1. Klasse in 200 Kammern, 343 Passagiere 2. Klasse in 107 Kammern und 770 Passagiere 3. Klasse untergebracht werden. Hierzu kommt noch die Schiffsbesatzung, welche aus 600 Köpfen besteht. Das vollbesetzte Schiff wird also gegen 2500 Menschen über den Ozean tragen. Ausser gewöhnlichen bequem und wohnlich eingerichteten Kammern für 1, 2, 3 und 4 Personen sind für 1. Klasse-Passagiere 2 ganz besonders komfortable Wohnungen, dazu 8 Luxusräume, 8 Staatszimmer und 4 mit nebenliegendem Badezimmer versehene Kammern eingerichtet. Den Passagieren 1. Klasse stehen ein im Hauptdeck liegender Speisesaal mit 554 Sitzplätzen, ein Rauchzimmer, ein Gesellschafts- und ein Lese- und Schreibzimmer auf dem oberen Promenadendeck, ein Kindersalon auf dem unteren Promenadendeck, sowie ein Café-Salon auf dem Sonnendeck zur Verfügung. Den 2. Klasse-Passagieren ein auf dem Hauptdeck befindlicher Speisesalon mit 190 Sitzplätzen, ein Gesellschaftssalon und ein Rauchzimmer, welche beide auf dem hinteren Teile des Promenadendecks liegen. Ebenso ist für die gesunde und bequeme Unterbringung der Passagiere 3. Klasse und der Mannschaften von

der Reederei die grösste Sorge getragen worden. Von den 52 wasserdichten Türen sind 24 Schotttüren mit Dörr'scher Türschliessvorrichtung versehen, welche es ermöglicht, diese 24 Türen vom Steuerhause aus zu schliessen. Aus einem im Kartenhause befindlichen Schottentableau kann der Kapitän sofort ersehen, ob alle, bezw. welche der wasserdichten Türen geschlossen sind. Alle bewohnten Räume sind mit elektrischer Beleuchtung, Dampfheizung, ausgiebigster Ventilation etc. und den höchsten Anforderungen der Neuzeit entsprechenden Einrichtungen versehen. Der Dampfer ist ferner in Uebereinstimmung mit den Anforderungen der Kaiserlichen Marine mit den Einrichtungen zur Aufstellung einer grösseren Anzahl Geschütze versehen, um im Kriegsfalle als Hilfskreuzer verwendet werden zu können. Die gleichfalls vom »Vulcan« erbaute Maschinen- und Kesselanlage besteht aus 4 vierzylindrigen, dreikurbeligen Vierfach-Expansions-Hammermaschinen mit Oberflächenkondensation und Massenbalanzierung nach Schlick's System, welche zusammen 38—40 000 Pferdekräfte indizieren werden. Je 2 dieser Maschinen sind hintereinander aufgestellt, um es zu ermöglichen, zwischen ihnen ein wasserdichtes Querschott aufzubauen und hierdurch die Zahl der wasserdichten Abteilungen und dadurch die Unsinkbarkeit des Schiffes zu vergrössern. Je 2 dieser mächtigen Maschinen treiben mittelst einer ca. 42 m langen Wellenleitung eine vierflügelige Bronceschraube von 7 m Durchmesser. Bekanntlich ist auf der Düsseldorfer Ausstellung im Gebäude der Firma Fried. Krupp eine vollständige Wellenleitung zu sehen und erregt dort das grösste Interesse aller Besucher. Den Dampf liefern 12 Doppel- und 7 Einfachkessel, welche mit 15 Atmosphären Ueberdruck arbeiten, 10,000 qm Heizfläche, 124 Feuerungen und 290 qm Rostfläche besitzen. Die Kessel sind in 4 Gruppen angeordnet, deren jede einen Schornstein von 5 m Durchmesser und 40 m Höhe erhält.

* * *

Am 11. August lief auf der Lühring'schen Schiffswerft in Hammelwarden ein für die Geestemünder Reederei W. Schuchmann erbauter stählerner Gaffelschooner von 240 t Tragfähigkeit vom Stapel. Er wird den Namen »**Wilhelm**« führen.

* * *

Probefahrten.

Der von der Helsingörs Eisenschiffs- und Maschinenbauerei für Rechnung der Firma H. M. Gebrekens in Hamburg neuerbaute Dampfer »**Lulea**« machte am 9. August seine offizielle Probefahrt im Sunde, die zur vollständigen Zufriedenheit der an Bord befindlichen Reedereivertreter ausfiel. Während der Probefahrt wurde eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 10¼ Knoten erreicht mit einem Kohlenverbrauch von nur 0,6 kg gewöhnliche Dampfkohlen pro 1 PS.

Vermischtes.

In ihrem kürzlich veröffentlichten Jahresbericht, auf den wir später zurückkommen werden, wendet sich die Kieler Handelskammer den **Hafenverhältnissen in Kiel** mit folgenden Worten zu: »Für die Herstellung von Hafenanlagen in der Wiker Bucht, welche seitens der Stadtkollegien beschlossen ist, ist die Zustimmung der Reichsmarineverwaltung versagt worden. Die Stadt hat sich nun beschwerdeführend an den Bundesrat gewandt, doch steht von hier eine Entscheidung noch aus. Auch der Prozess zwischen dem Reichsfiskus und der Stadt Kiel über das Eigentum des Kieler Hafens ist bisher nicht entschieden. Die Urteile der Sachverständigen sind abgegeben und lauten, wie es heisst, verschieden. Es kann nur im Interesse der Stadt gewünscht werden, dass in diesen Fragen für dieselbe günstige Urteile fallen.

Haftung des Reeders aus dem Frachtvertrage.*) Die Handelskammern zu Bingen, Geestemünde, Kiel, Mainz und Mülheim a. Rh. sowie die Handels- und Gewerbekammer zu Nürnberg haben beschlossen, das Vorgehen der Handelskammern zu Bremen, Hamburg und Lübeck zu unterstützen. Die Handelskammer zu Stolp hat sich laut Bericht über die Sitzung vom 21. Juli dahin ausgesprochen, dass sie für eine internationale Vereinbarung nicht der in der Denkschrift vorgeschlagenen Fassung zustimme, sondern die London Conference Rules of Affreightment 1893 vorziehe. Die Handelskammer zu Bielefeld beschloss am 8. Juli diese Bestrebungen nicht zu unterstützen, da dieselben lediglich im Interesse der Reeder, aber nicht im Interesse des Handelsstandes lägen. Die Handels- und Gewerbekammer zu München sah laut Bericht über die Sitzung vom 8. Juli von einer Unterstützung ab, da die Frage für den dortigen Kreis ein etwas fernliegendes Interesse habe, gab aber der Handelskammer zu Hamburg anheim, die Angelegenheit dem Deutschen Handelstag zu unterbreiten. Die Handelskammer zu Darmstadt beschloss am 7. Juli, in Erledigung der Hamburger Eingabe die gesetzliche Regelung des Gegenstandes zu befürworten, ohne sich den speziellen Vorschlägen der Handelskammer Hamburg anzuschliessen.

(Handel und Gewerbe.)

*) Vergl. »Hansa« S. 319.

Unter der Ueberschrift »**Die Häfen Rumäniens**« macht das »Konstantinopler Handelsblatt« Mitteilungen*), die auch den Lesern willkommen sein werden. Wir lesen dort: Unter den Häfen Rumäniens nimmt bekanntlich der Hafen von Braila den ersten Platz ein. In den Jahren 1896—1900 betrug der dortselbst abgewickelte Handel im Durchschnitt jährlich 698 100 t, d. h. nahezu 30 pCt. des gesamten Handels aller Häfen. Seit dem Jahre 1881 ist jedoch seine kommerzielle Bewegung nur um rund 3338 t jährlich gestiegen, während der Aufschwung der anderen Häfen ein viel schnellerer war. So weist der Hafen von Konstantza eine jährliche Geschäftszunahme von 470 pCt., von Cernavoda von 311 pCt., Corabia von 206 pCt., Tulcea von 148 pCt., T.-Severin von 105 pCt. und Zimnicea von 95 pCt. auf. In Zukunft wird Braila wohl noch mehr an Bedeutung verlieren, weil ein grosser Teil seiner Handelstätigkeit nach Konstantza verlegt werden wird, welches der Hauptpunkt des Exportes rumänischen Getreides werden wird. Der Hafen, welcher nach Konstantza die grössten Fortschritte gemacht hat, ist Cernavoda. Seine durchschnittliche jährliche Handelstätigkeit betrug in den Jahren 1881—1885 8100 t und im Zeitraume 1896—1900 33 000 t, was einer Zunahme von 311 pCt. gleichkommt. Nichtsdestoweniger ist Cernavoda noch weit davon, einen hervorragenderen Platz einzunehmen. Die Tätigkeit dieses Hafens repräsentierte 1,4 pCt vom Gesamthandel in der Epoche 1896—1900. Eine sehr schöne Zukunft unter den Donauhäfen hat Corabia. In einem wegen seiner Getreideproduktion berühmten Distrikte gelegen, hat sich dieser Hafen sehr schnell entwickelt und nimmt heute den sechsten Platz unter den rumänischen Häfen ein. Diese Entwicklung ist um so bemerkenswerter, als seine Existenz erst kurzen Datums ist. Bis zum Jahre 1884 zählte Corabia gar nicht unter den Zollämtern des Landes mit, so klein war seine kommerzielle Bedeutung. Heute nach 18 Jahren, hat der Hafen Corabia einen jährlichen Umsatz von 158 800 t. Grosse Fortschritte haben gleichfalls die Häfen von Tulcea und T.-Severin aufzuweisen. Die Handelsbewegung des ersteren hat um 148 pCt., des letzteren um 105 pCt. zugenommen. Hierauf folgen die Häfen von Zimnicea, T.-Magurelo, Bechet, Calafat und Gura Jalomitza. In einer wenig günstigen Lage befindet sich der Hafen von Galatz. Als Freihafen vom Jahre 1837—1883 war sein Handel im blühenden Zustande und wies eine grosse Tätigkeit auf. In der Zeit von 1881—1885 betrug der

*) Aus dem Bukarester Tagblatt

Handel des Galatzer Hafens 296500 t und repräsentierte 19,3 pCt. der ganzen Handelsbewegung der Häfen. In dem Zeitraume von 1899—1900 stellte sein 397900 t darstellender Handel nur 16,7 pCt. der ganzen Handelstätigkeit der Häfen dar. Betreffs des Fortschrittes der Handelstätigkeit nimmt der Hafen von Galatz den zehnten Platz unter den 12 rumänischen Häfen ein. Man wird es daher begreiflich finden, wenn die Galatzer Kaufleute alles aufbieten, um ihren Hafen zu heben, welcher für sie die Grundbedingung ihrer Existenz bildet. Was dort Not tut, ist eine Umgestaltung auf moderner Basis, wie es in Braila der Fall ist, dessen Handelstätigkeit um 93,70 pCt. gegen 34,20 pCt. in Galatz gestiegen ist. Die Brailaer Kaufleute betreiben ihren Handel mit dem Auslande nach allen modernen Forderungen, während in Galatz noch die alte primitive Wirtschaft vorherrscht.

Eröffnung eines Trockendocks im Hafen von Kobe. Das von der Kawasaki-Dock-Gesellschaft in der Nähe ihrer beiden Aufschleppbellinge im Westen des Kobe-Hafens neuerbaute Trockendock ist Ende Mai ds. Js. fertig geworden. Den Bau, der im Jahre 1896 begonnen wurde, haben japanische Ingenieure geleitet. Das Dock hat im Ganzen 1 600 000 Yen (etwa 3 350 000 Mk.) gekostet. Seine Grössenverhältnisse sind die folgenden: Länge 407,6' engl., Breite am Eingang oben (am Scheitel) 63,6' engl., Breite am Eingang unten (an der Sohle) 51,7' engl., Tiefe des Drempels 23,9' engl. Das Dock soll die Aufnahme von Dampfern bis zu 6000 t Br.-R. gestatten. Es fasst gefüllt 28 000 t Wasser und kann durch eine elektrisch getriebene Pumpe in 2½ Stunden entleert werden. Die für die Anlage erforderlichen Maschinen sind grösstenteils aus England bezogen worden.

Dampfschiffverbindung zwischen Tahiti und Australien. Die Verwaltung der Kolonie Französisch-Ozeanien hat mit der »Union Steamship Company« einen Vertrag abgeschlossen, wegen Uebernahme eines regelmässigen Post- und Passagier-Dampfschiffsverkehrs zwischen Auckland—Papeete—Auckland und Sydney. Ein zweiter Vertrag mit derselben Gesellschaft umfasst den Verkehr zwischen Papeete, den Paumotu-Inseln, den Australischen Inseln und den Inseln unter dem Winde. Beide Verträge laufen zunächst auf ein Jahr, weil dieser Verkehr später von einer französischen Gesellschaft unterhalten werden soll. Für die erste Linie ist die »Union Steamship Company« verpflichtet, 12 vollständige Reisen, d. h. Hin- und Herreisee, auszuführen. Als Entschädigung erhält sie 1000 Fr. für die Reise. Für die zweite Linie muss die Gesellschaft einen Dampfer mit einem Raumgehalt von 400 bis 605 t R. stellen. Dieser Dampfer geht unter französischer Flagge 28 mal in der Zeit vom 21. Januar 1902 bis dahin 1903 zwischen Papeete und den obengenannten Inseln. Die Reihenfolge, in welcher die Inseln befahren werden, richtet sich nach den Frachtgelegenheiten. Für dieses Unternehmen ist der Gesellschaft eine Subvention von 120 000 Fr. zugebilligt worden.

Schiffsverkehr im Hafen von St. Petersburg-Kronstadt im Jahre 1901. Der Schiffsverkehr des Hafens von St. Petersburg-Kronstadt wurde im vergangenen Jahre im Eingange durch 1565 Dampfer von 1 361 149 t R. und im Ausgange durch 1555 Dampfer von 1 354 509 t R. vermittelt. Neben dieser Dampferflotte liefen noch 206 Segler von 56 963 t R. ein und 220 Segler von 58 921 t R. aus. Die deutsche Flagge war am Schiffseingange und Ausgange des vergangenen Jahres mit je 342 Dampfern von 257 568 t R. und je 10 Seglern von 3989 t R. beteiligt. Der Verkehr deutscher Schiffe im Hafen von St. Petersburg-Kronstadt ist gegen das Jahr 1900 nach Schiffszahl und Tonnengehalt nicht unbeträchtlich gestiegen. Dagegen weist die britische Flagge auch im Jahre 1901, wie schon im Vorjahre, sowohl an Zahl der Schiffe wie an Tonnengehalt einen starken Rückgang auf. Die Navigationsperiode hat im Jahre 1901 vom 20. April/3. Mai bis zum 20. November/3. Dezember, also im Ganzen 215 Tage gedauert. Vom 4./17. November an bis zum Schlusse der Schiffahrt wurden ein- und ausgehende Schiffe von dem Eisbrecher »Jermak« von und nach See geleitet.

Kleine Mitteilungen.

Nachdem sich das Rheinisch-Westfälische Kohlen-Syndikat dauernd abgeneigt zeigte, die Preisangebote, die für gleichwertige englische Kohlen bezahlt werden, zu akzeptieren, sah sich die Hamburg-Amerika Linie veranlasst, um die Lieferung dem Lande zu erhalten, mit schlesischen Werken Verhandlungen anzuknüpfen, die zu einem Abschluss führten.

Vereinsnachrichten.

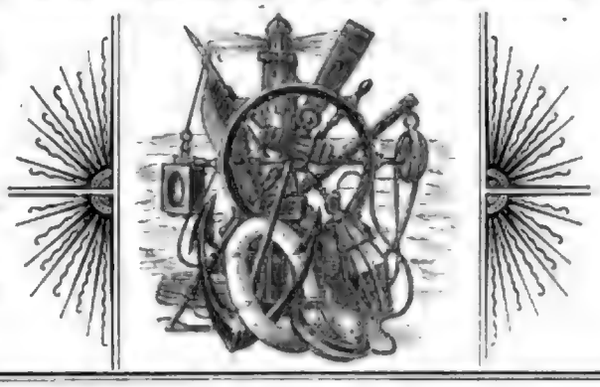
Der **Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine Hamburg** schreibt: In der am Donnerstag, den 7. August, stattgefundenen Generalversammlung, wurden 4 Herren in den Verein aufgenommen. An Eingängen lag ein Bericht des Vereins Hamburger Reeder vor, zu dem der Verein eingehend Stellung nahm und sich u. a. zu folgenden Punkten in nachstehender Weise äusserte: Seemannsordnung: Es ist allerdings in der neuen Seemannsordnung etwas getan worden, den Kapitänen und Offizieren ihren verantwortungsreichen und schweren Beruf wenigstens in etwas zu erleichtern, jedoch ist es den unermüdlichen Bemühungen, insbesondere der den Hansastädten nahestehenden, aber auch einigen anderen Reichstagsabgeordneten gelungen, diese Erleichterungen teils auf ein Mindestmass zu beschränken, teils ganz illusorisch zu machen. Tiefladelinie. Schon seit längerer Zeit beschäftigt sich der Germanische Lloyd und die Seeberufsgenossenschaft damit, Erfahrungen über den Tiefgang der Schiffe zwecks Feststellung der günstigsten Tiefladelinie zu machen. Auch jetzt wird versichert, dass man damit fortfahren werde, aber ein greifbares Resultat ist bei diesen Erhebungen noch nicht zu Tage getreten. Als in England seiner Zeit die Tiefladelinie eingeführt wurde, ist dieselbe mit Jubel begrüsst worden, und diese Begeisterung ist auch heute noch nicht erloschen, denn die Erfahrungen, die man mit der Tiefladelinie machte, waren nur gute. Auch die Hamburg-Amerika-Linie hat es verstanden, in verhältnismässig kurzer Zeit eine Tiefladelinie für ihre Schiffe festzustellen und einzuführen, obwohl diese Linie in ihrer Flotte auch die verschiedensten Schiffstypen aufzuweisen hat. Viel wichtiger aber wie für die mehr oder weniger grossen Schiffe der Hamburg-Amerika-Linie ist dies Gesetz für die kleinen Schiffe und es muss uns wirklich Wunder nehmen, dass Seeberufsgenossenschaft und Lloyd trotz ihrer langwierigen Erhebungen und trotzdem ihnen die langjährigen Erfahrungen der Hamburg-Amerika-Linie und Englands zur Verfügung stehen, bisher nichts Brauchbares zu schaffen vermochten. Wir können uns jedenfalls der Ueberzeugung nicht verschliessen, dass da die Schuld wohl mehr am Willen, wie am Wissen liegt. — Es wird dann noch ein Artikel aus den »Hamb. Nachr.« vorgelesen. Im Anschluss daran wird ausgeführt, dass der Kapitän des »Primus« dem toten Buchstaben des Gesetzes gegenüber schuldig sei, dass er aber nach Usancen gehandelt habe, die nicht nur die beanstandet, sondern auch tatsächlich nur sehr praktisch zu nennen seien. Vor allen Dingen aber tritt wieder die schon oft erwähnte Frage in den Vordergrund: »Warum haben wir kein Gesetz, dass diese Usancen, soweit sie gut sind, gesetzlich festlegt, oder im anderen Falle ganz verbietet? Ausserdem berührt es wunderbar, dass die »Hansa« in der Verhandlung abwechselnd als See- und Flussdampfer erscheint. Alles Punkte, die wohl der Erwägung wert sind. Es wurde dann noch einstimmig beschlossen, eine Barkasse anzuschaffen.

Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer
zu Hamburg.
(Geschäftsführender Verein, Steinhöft 1.)

Seeschiffer-Verein „Weser"
in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin"
in Stettin.



Schiffer-Gesellschaft
in Lübeck.

Verein
Flensburger Seeschiffer
in Flensburg.

Seeschiffer-Verein
in Danzig.

Der Verein Cuxhavener Staatslotsen schickt das folgende Schreiben an den Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg:

Wir ersuchen den Verein Deutscher Seeschiffer ergebenst, uns bezüglich **des Absetzens der Lotsen bei Cuxhaven** nicht zu den »interessierten« Lotsen zählen zu wollen. Wie bekannt, bringen wir die von uns bedienten, seewärts bestimmten Schiffe in der Regel bis Elbefeuerschiff No. 2, also 5 resp. 10 sm weiter, wie die Patent-, Oben- oder Flusslotsen.

Wir sind weder einseitig noch beschränkt genug, uns der Tatsache verschliessen zu wollen, dass das Ausholen der Lotsen bei Cuxhaven für die Schiffahrt — besonders bei Nacht — eine unvermeidbare Gefahr ist. Manche dortselbst verursachte Kollision ist auf diesen Umstand zurückzuführen. Dieses lässt sich beweisen.

Dass die Ausführungen des Patentlotsen Herrn H. W. W. der Besorgnis entspringen, dass ein Bruch dieser Gepflogenheit ihm persönlich unliebsame Einschränkungen auferlegen könnte, ist sowohl von der Redaktion der »Hansa« wie von deren Lesern erkannt worden.

Die Interessen der Schiffahrt aber gehen über die Bequemlichkeit der Lotsen.

Die Reedereien bezahlen die Dienstleistung derselben in der Regel bis zum Elbefeuerschiff No. 3. Welchen Beweggründen deren verfrühter Abgang bei Cuxhaven entspringt, darüber sind wir vollkommen orientiert.

Einige durch Schaden gewitzigte Reedereien — sowohl deutsche wie englische — haben ihren Kapitänen strikte untersagt, die assistierenden Lotsen bei Cuxhaven zu entlassen. Kapitäne sowohl wie Reedereien haben es jederzeit in der Hand, den verfrühten Abgang der Lotsen bei Cuxhaven zu verhindern.

Auch der Tatsache, dass das gegenwärtig geübte Ausholen der Lotsen durch die Feuerschiffe Gefahren mit sich bringt und nicht mehr zeitgemäss ist, können wir uns nicht verschliessen. Dass der jetzige Schiffsverkehr auf der Elbe eine bewegliche Ausholstation notwendig macht, das haben wir längst erkannt.

Wer Hamburgs Traditionen kennt, wird wissen, dass es den Anforderungen der Schiffahrt jederzeit gerecht geworden ist.

Wir wissen, dass die Deputation für Handel und Schiffahrt sich schon seit längerer Zeit mit der betreffenden Materie beschäftigt, und wir haben die begründete Hoffnung, dass bei den kommenden Budgetberatungen eine diesbezügliche Senatsvorlage der Bürgerschaft zugehen wird.

Im Namen des Vereins Cuxhavener Staatslotsen:

Cuxhaven, den 9. August 1902. **V. Koller,** Lotse, (Deputierter).

Die niederländische Regierung hat im Laufe des Juli die am südwestlichen Ende der »**Nord-Steenbank**« befindliche Boje durch eine Leuchtboje ersetzt. Der Verband wird diese Mitteilung mit Genugtuung entgegennehmen, hat er doch auf dem letzten Verbandstage eine bessere Befeuerung der Nord-Steenbank befürwortet. War auch der Wunsch geäussert, statt der schwarzen Tonne eine automatische Glocken-Leuchtboje oder ein Feuerschiff auszulegen, so wird die Leuchtboje ohne Zweifel bessere Dienste als die bisher dort geführte nur am Tage nützliche Marke leisten.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.

Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1902. No. 34. Hamburg, den 23. August. XXXIX. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Beseitigung der Reederhaftung für Kollisionsschäden. — Entscheidungen des Reichsgerichts etc. — Der Wert von Sternbeobachtungen. — Stapelläufe von deutschen und britischen Werften. (Juli 1902.). — Der internationale Schiffahrtskongress in Kopenhagen. — Schiffbau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Büchersaal. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Auf dem Ausguck.

In No. 49 des vorigen Jahrgangs war, auf Seite 579, zur Feststellung der **wahren Richtung** und **Stärke des Windes** eine **Tabelle** lobend erwähnt, die vom Hydrographischen Amt in Washington in seiner November-Pilot-Chart zur Anwendung auf See empfohlen wurde. Selbstverständlich dürfen Kundgebungen dieses bedeutenden amerikanischen Instituts trotz seiner allgemeinen Beliebtheit und Wertschätzung doch nicht als unumstössliches Dogma hingestellt werden. Aber da wir uns klar waren, dass eine Nachprüfung der Eigenschaften jener Tabelle nur auf Grund eines sehr reichhaltigen Beobachtungsmaterials (das uns natürlich nicht zur Verfügung steht) möglich ist, machten wir das Urteil des Hydrographischen Amtes zu unserem eigenen und empfahlen den Lesern den Gebrauch dieses Informationsmittels. Ebenso wie für alle anderen meteorologischen Institute, die selbstverständlich die Washingtoner Veröffentlichung kannten, entstand auch für die Deutsche Seewarte die Frage, ob es sich empfehle, den deutschen Seeleuten, als ihren Mitarbeitern zur See, eine entsprechende Anweisung zu geben und ferner auch, ob die bisher von der Seewarte gesammelten und veröffentlichten Windbeobachtungen in dem Masse von der Fahrt des Schiffes beeinflusst werden, wie es vom amerikanischen Amt behauptet wurde. Um diese Frage beantworten zu können, war eine Untersuchung der Tabelle auf ihren angekündigten Wert hin erforderlich. Diese Nachprüfung ist nun von der Seewarte vorgenommen und ihr Ergebnis in den Annalen der Hydrographie veröffentlicht worden. Als Beobachtungsmaterial wurden verwandt: Der internationale Dekadenbericht, die Beobachtungen über die Schiffsbewegungen auf der Route Kanal-New York und auf der Kanal-Route (zwischen 5° — 36° N.-Br.) und die synoptischen Wetterkarten zur Prüfung der Resultate der Dekadenberichte. Nach sorgfältiger Ausnutzung und Bearbeitung dieser Quellen gelangt die Seewarte zu folgendem Resultat:

> Unsere Seeleute wissen sich bei ihren Windbeobachtungen fast völlig von der Fahrt des Schiffes frei zu machen, woraus folgt, dass die in der Novemberausgabe 1901 der Pilot Chart veröffentlichte Tabelle für sie, unter normalen Umständen, überflüssig und die nachträgliche Anbringung dieser Korrektionen an ihre Beobachtungen unstatthaft ist. Unzweifelhaft hat es in einigen Fällen, z. B. bei dunkler Nacht und bei Nebel, wenn leichter Wind herrscht und die Windbeobachtung nach dem bisherigen System sehr schwierig anzustellen ist, manches für sich, ein Verfahren zu kennen, nach dem dieses möglich ist. Für solche Fälle ist eine Tabelle, wie die der Pilot Chart oder deren einfachere (auf Seite 371 gegebene) Umformung wohl geeignet.

Und an anderer Stelle:

> Diese Methode auch für andere Zeiten als dunkle Nacht und Nebel, einzuführen, erscheint dagegen recht bedenklich. Man müsste dann vorerst eine Instruktion erlassen, dass die Windbeobachtungen auf allen Dampfern nach dem dem Schornstein entsteigenden Rauch oder nach Wimpelrichtung und Gefühl angestellt werden müssten und die sonstigen Verhältnisse ausser Acht zu lassen seien. Erst nach solchen Vorschriften ausgeführte Beobachtungen würden mit Hülfe der Tabelle auf wahre Werte zurückgeführt werden können. Die Feststellung der scheinbaren Richtung würde keine Schwierigkeit haben; die Schätzung der Stärke würde aber, wenigstens bis eine neue Einübung der Beobachter erreicht ist, eine Quelle grosser Unsicherheit bilden, besonders da die geschätzte Stärke als Komponente auf das wahre Er-

gebnis in beiden Grössen, sowohl Stärke wie Richtung, wirkt. Da aber die nach dem bisher gebräuchlichen Verfahren gemachten Windbeobachtungen auf deutschen Dampfern, wie oben nachgewiesen ist, im Allgemeinen so gut sind, dass sie für meteorologische Zwecke fast durchweg genügen, so liegt kein Grund vor, die so geschulten Beobachter zu veranlassen, dies bewährte Verfahren aufzugeben und ihnen ein neues zu empfehlen, von dem noch nicht erwiesen ist, dass es auch nur ähnlich gute Resultate liefert, wie das bisher allgemein übliche seemännische Empfinden aller in Betracht kommenden Eindrücke zeitigt.

Es soll nicht unterlassen werden, den Hinweis der Seewarte zu wiederholen, dass »bei dunkler Nacht und bei Nebel, wenn leichter Wind herrscht«, eine Tabelle wie die der Pilot Chart zur Verwendung geeignet ist. Wir sind erfreut in unserer Besprechung der Pilot Chart u. A. darauf verwiesen zu haben, dass zur Bestimmung der Windrichtung hauptsächlich »bei leichten Winden und besonders des Nachts und bei Nebel« der Wert der Tabelle besonders hervortrete. Im Uebrigen empfehlen wir den Lesern das Studium der erwähnten umfangreichen Arbeit, die in den »Annalen der Hydrographie«, Heft VIII, 1902, veröffentlicht worden ist.

* * *

Bekanntlich hat im Mai d. Js. die Reeder-Vereinigung »Liverpool Shipowners Association« durch ihren Vorsitzenden, Herrn R. W. Leyland, in der englischen Presse eine Lanze für die Einführung von **Subventionen**, angewandt auf **britische Segelschiffe**, gebrochen. In einem Schreiben war besonders auf die ungünstige wirtschaftliche Lage hingewiesen, unter der der britische, staatlich nicht unterstützte Segelschiffsreeder im Wettbewerb gegen den französischen, stark subventionierten Rivalen leidet. So begründet diese Klagen, zu denen übrigens deutsche Segelschiffsreeder die gleiche Berechtigung haben, auch sind und so wenig ihre Stichhaltigkeit in England verkannt wurde, hatte das Schreiben doch nicht den von seinem Absender erhofften Erfolg. Die durch die Veröffentlichung des Morgantrustes anfänglich sehr bestürzten Gemüter beruhigten sich und die in den ersten Tagen so ziemlich von Jedermann ausgesprochene Forderung nach staatlicher Hilfe und Einmischung trat immer vereinzelter auf, um schliesslich überhaupt zu schweigen, nachdem bekannt geworden war, dass die britische Regierung mit der Morgan-Gruppe in Unterhandlungen über verschiedene Schiffahrtsprojekte eingetreten sei. Da die Liverpooler Reeder-Vereinigung aber mit dieser Aufnahme ihrer Anregung nicht zufrieden war, lanzierte Herr Leyland in ihrem Namen ein weiteres Schreiben in die Presse. Während er in der ersten Veröffentlichung, wie gesagt, nur die ungünstige wirtschaftliche Lage der Segelschiffsreeder als Grund für die Notwendigkeit einer staatlichen Unterstützung angeführt hatte, appellierte er nun an das patriotische Herz der »öffentlichen Meinung«. In einem umfangreichen Zahlenmaterial wird nachgewiesen, — was übrigens allbekannt ist — dass ausländische Seeleute und Laskaren relativ wie absolut in den letzten fünfzig Jahren an Bord britischer Handelsschiffe gewachsen sind. Und zwar: ausländische Seeleute von 13200 oder 8,80 pCt. auf 36 893 oder 21,14 pCt.; Laskaren (seit 1886) von 16 673 auf 36 023. Diese Zahlen sollen beweisen, dass die heutige Erziehungsmethode für Seeleute nicht mehr genügt und dass etwas geschehen muss, den Zufluss britischen Blutes zum Seemannsberuf zu erhöhen. Und mit dieser Argumentation ist Herr Leyland beim springenden Punkt seiner Ausführungen angelangt. Er hofft nämlich den Prozentsatz britischer Seeleute durch Einführung eines Erziehungszwanges zu heben. Natürlich sollen nur Segelschiffsreeder diesem Zwange unterliegen. Herr Leyland geht von der gewiss richtigen Voraussetzung aus, dass nur das Segelschiff die Lehr- und Ausbildungsstätte eines Seemanns sein soll. Da nun durch Einführung eines gesetzlichen Zwanges zur Ausbildung junger britischer Seeleute ihre Anzahl erheblich erhöht würde (nämlich nach Herrn Leyland von 2686 im letzten Jahre auf 4452) müssten den Eigentümern der Ausbildungsstätten, den Segelschiffsreedern, deren wirtschaftliche Lage schon ohne diese Belastung sehr ungünstig ist, Ausgaben erwachsen, denen statt entsprechender Einnahmen die Verpflichtung gegenübersteht, den britischen seemännischen Nachwuchs zu einer Generation tüchtiger Seeleute zu erziehen. Solche Leistungen können nicht umsonst gefordert werden, sie müssen vergütet werden. Und da jeder Vorschlag, der darauf hinausläuft, die Dampfschiffsreeder höher zu belasten, von vorneherein aussichtslos ist, sieht Herr Leyland im Staat das geeignete Mittel zur Erfüllung seiner Anträge. Die Nation hat natürlich ein erhebliches Interesse an der Schlagfertigkeit der Kriegsmarine und an der Leistungsfähigkeit der Handelsflotte. Da beide erhöht werden, wenn das Kontingent einheimischer Seeleute wächst und die Zahl der Ausländer verringert wird, eine Möglichkeit, die durch Verwirklichung des Leyland'schen Antrages gegeben ist, erhält die ganze Subventionsfrage ein nationales Gepräge. Ob sie in diesem Gewande den Steuerzahlern und deren Vertretern, den Parlamentariern, besser gefällt, muss die Zeit lehren. Für deutsche Segelschiffsreeder wäre die Subventionierung der englischen ein unabsehbarer Schaden.

* * *

Das hanseatische Oberlandesgericht hatte kürzlich Gelegenheit, zu mehreren sehr wichtigen Funktionen des **internen Schiffsbetriebes** ein Urteil zu fällen, das wegen seiner praktischen Bedeutung Verbreitung unter den Lesern verdient. Der Dampfer »Minerva« hatte des Nachts beim Abholen vom Kaiiegeplatz im Hamburger Hafen die bis ins Wasser

reichende Bucht einer **Stahltrosse** des bei ihm liegenden Dampfers »Liberty« **in die Schraube** bekommen. Da Taucherhilfe notwendig wurde und deshalb die Weiterreise bis zum nächsten Tage verschoben werden musste, verlangte »Minerva« Schadenersatz, der von »Liberty« nicht gewährt wurde. Das Landgericht zu Hamburg erkannte auf Schadenersatz, weil die Besatzung der »Liberty« versäumt habe, die ordnungswidrig im Wasser hängende Trosse steif zu halten. Gegen dieses Urteil legte «Liberty« Berufung beim Oberlandesgericht ein, das vom Oberhafenmeister eine Sachverständigenansicht einforderte. In dieser wurde, unter Anerkennung der Berechtigung des Tadels für die Besatzung der »Liberty« wegen der herunterhängenden Trosse, dem Steuermann der »Minerva«, der für das Hinterschiff aufzupassen hatte, ungenügende Erfüllung seiner Pflicht zum Vorwurf gemacht, weil er, statt mit einer Laterne den Verlauf der Trosse zu verfolgen, sich auf die Feststellung beschränkt hatte, dass dieselbe Trosse, die aus der Klüse der »Liberty« herauszeigte, an Land in einem Ring befestigt war, also wahrscheinlich steif geholt sein musste. Der Sachverständige war ferner der Ansicht, dass vom Kai ablegende Schiffe, wenn sie sich der Maschine bedienen wollen, zur Mitteilung ihres Vorhabens an die in der Nähe befindlichen Schiffe verpflichtet seien. Diese beiden Einwände sind nach der »Hans. Gerichtsztg.« u. a. vom Oberlandesgericht mit folgender Begründung verworfen worden:

Der Ansicht des Oberhafenmeisters, dass der § 23 des Hafengesetzes die vom Kai unter eigener Maschinenkraft ablegende und sich in Bewegung setzende »Minerva« verpflichtet hätte, rechtzeitig, bevor sie die Maschine angehen liess, die in sicherer Entfernung hinter ihr liegende »Liberty« speziell zu warnen, ist nicht beizutreten. Es kann dahingestellt bleiben, ob der § 23 des Hafengesetzes, der zunächst ersichtlich auf die Fälle abzielt, wo ein stillliegender und liegen bleibender Dampfer seine Schraube mit Dampfkraft drehen will, überhaupt auf abgehende Dampfer Anwendung zu finden hat. Jedenfalls würde es keinen Sinn haben, zu verlangen, dass ein zur Nachtzeit abgehender Dampfer die Warnungstafel, deren im § 23 gedacht ist, aushängen soll. Ebensowenig aber kann ihm verständiger Weise zugemutet werden, dass er einen in ganz sicherer Entfernung und ungefährdet hinter ihm liegenden anderen Seedampfer erst warnen solle. Es fragt sich nun ferner, ob man auf der »Minerva« hätte erkennen müssen, dass die Trosse der »Liberty« im Wege sei. Etwa eine halbe Stunde vor dem Abgang des Dampfers war der Steuermann Schütte hinten am Heck postiert worden, um darauf zu achten, dass Alles klar gehe. Dass dieser sich bei dem, was er von dort sehen konnte und tatsächlich sah, wenn das Geschehene ihm keinen Grund zur Beunruhigung gab, ihn vielmehr glauben liess und glauben lassen durfte, dass in der Tat hinten Alles klar sei, nicht haben beruhigen dürfen, dass er verpflichtet gewesen wäre, dem Augenschein und den aus der ganzen wahrgenommenen Situation berechtigter Weise zu folgernden Annahmen zu misstrauen und zum Zwecke gründlicher Untersuchung — d. h. im vorliegenden Falle, um zu untersuchen, ob die Besatzung der »Liberty« auch ihre Schuldigkeit getan und ihre Trossen ordnungsmässig angeholt habe — sich an's Land zu begeben und mit einer Laterne herumzuleuchten. Das ist ein nicht zu rechtfertigendes Verlangen, ein das Mass der zu fordernden Vorsicht und Umsicht überspannendes Ansinnen. Man dürfte dann ebenso gut von ihm fordern, er habe zu noch grösserer Sicherheit auch ein Boot aussetzen und sich in diesem hinten um die »Minerva« rudern lassen oder direkt an Bord der »Liberty« gehen und fragen oder nachsehen sollen, ob dort die Trossen genügend steif geholt und gehörig an den Pollern belegt seien.

Schütte sah die »Liberty« in einer Lage, die ihn berechtigte, anzunehmen, dass sie längst nicht mehr abgebäumt sei, sondern am Kai fest liege. Und wenn nun überdies noch, wie es der Oberhafenmeister selbst als völlig möglich und glaubwürdig anerkennt — das obere für Schütte von seinem Standorte aus sichtbare Ende der Trosse, dort wo sie vom Bug der »Liberty« herabhing, den Eindruck machte, dass die Trosse steif stehe, so hatte Schütte in der Tat auch nicht den mindestens Anlass, zu zweifeln, dass dem so sei.

Diese Beurteilung wird in praktischen Kreisen gewiss mit Befriedigung aufgenommen werden.

Beseitigung der Reederhaftung für Kollisionsschäden.

Der durch Herausgabe des Deutschen Seerechts auch in nautischen Kreisen bekannte Jurist, Herr Rechtsanwalt Emil Boyens hat in einem sehr bemerkenswerten Aufsatz*) Stellung zu den Vorschlägen genommen, die Herr Dr. C. Gütschow, Hamburg, in seiner früher von uns besprochenen Schrift: »Die Beseitigung der Haftung des Reeders für Kollisionsschäden« ausgesprochen und begründet hat. Bekanntlich empfahl der Verfasser dem Comité maritime international, das in seinem den Lesern bekannten »Avant-projet du Traité relatif à un Droit uniforme sur les abordages« den Reeder auch für Verschulden von Zwangslotsen und Schleppern haftbar machen will, eine Beseitigung der Haftung für Kollisionsschäden. Und neben Anderem hauptsächlich aus dem Grunde, weil der Entwurf des Avant projet »über die Frage, bis zu welchem Umfange der Reeder für durch Verschulden seiner Angestellten verursachte Kollisionsschäden zu haften habe, eine Entscheidung nicht trifft, dieselbe vielmehr in Art. 11 dem Recht der einzelnen Staaten überlässt«. Wir haben uns auf Seite 147 mit der Gütschow'schen Anregung beschäftigt und den Lesern auszugsweise die Gründe mitgeteilt, die für eine Beseitigung der Reederhaftung sprechen. Damals wurde hier, unter Zustimmung des Vorschlages im Allgemeinen, auf die Benachteiligung hingewiesen, die den Reedern grosser selbstversicherter Schiffe mit vorzüglich geschulter Besatzung gegenüber kleineren, anderweitig versicherten Fahrzeugen mit ständig wechselnden Leuten erwächst, wenn die Haftung für Kollisionsschäden aufgehoben würde.

*) Veröffentlicht in der Zeitschrift für die gesamte Versicherungs-Wissenschaft.

Wir gingen von der Annahme aus, dass in langen Dienstjahren erprobte Schiffsführer und Schiffsoffiziere und ein durch gesunde Disziplin gut erzogenes Bedienungspersonal, wie sie durchweg bei grossen Reedereien zu finden sind, zur Abwehr von Kollisionen wegen zeitig getroffener Vorsichtsmassregeln geeigneter seien, als eine Besatzung, die vielleicht mit Ausnahme des Führers jeden Monat wechselt. Ist aber diese Voraussetzung richtig, dann wären die selbstversicherten Schiffe mit grossem Wert bei einer durch ein kleines Fahrzeug verursachten Kollision nach Beseitigung der Reederhaftung ungünstiger als heute gestellt, wo der Reeder des schuldigen Schiffes doch immerhin mit dem Wert von Schiff und Fracht für die Kollisionsschäden haftet.

Herr Justizrat Boyens ist entgegengesetzter Ansicht. Nachdem er sich aus verschiedenen Gründen, deren Besprechung wegen ihres rechtswissenschaftlichen Charakters den Rahmen dieser Zeitschrift überschreitet, gegen die Beseitigung der Reederhaftung gewandt hat, gelangt er zu folgender Aeusserung:

> Vor allen Dingen aber spricht gegen die von Dr. Gütschow empfohlene Neuerung das Interesse der Sicherheit des Schiffahrtsverkehrs. Mit Recht wurde schon auf der erwähnten Versammlung des Deutschen seerechtlichen Vereins ausgeführt, dass die Neuerung eine Erdrückung der kleinen Schiffe durch die grossen zur Folge haben würde. Moderne Schnelldampfer, über deren rücksichtsloses Fahren schon jetzt geklagt wird, würden noch rücksichtsloser werden, wenn keine materielle Haftung vorhanden wäre. So lange eine solche besteht, zwingt die bei den grossen Dampferlinien wenigstens zum teil bestehende Selbstversicherung immer noch zur Vorsicht. Allerdings bleibt für den Schiffer die Gefahr, sein Patent zu verlieren, bestehen. Jedoch nicht jedes die Haftbarkeit zur Zeit begründende Versehen hat den Verlust des Patents zur Folge, und es ist ausserdem zu befürchten, dass die Rechtsprechung der Seeämter nicht mehr auf der bisherigen Höhe sich hält, wenn die kontrollierende Spruchpraxis der Gerichte in Schiffskollisionssachen fortfällt. Die segensreiche Einwirkung der anglo-amerikanischen und auch der deutschen Gerichte auf die Erziehung der Schiffer ist auf Schritt und Tritt nachzuweisen. Wer je sich hiermit eingehend beschäftigt hat, wird dies nicht verkennen. Ich erwähne nur beispielsweise, mit welcher Würde diese Gerichte gerade den Schnelldampfern gegenüber den Vorschriften des Seestrassenrechts eine solche Auslegung gegeben haben, dass die Rücksicht auf Gut und Blut stets der Rücksicht auf merkantile Interessen vorangestellt wird. Die Gerichte würden sich mit Schiffskollisionen wesentlich nur als Strafgerichte zu befassen haben, wenn man die zivilrechtliche ausserkontraktliche Haftung der Reeder beseitigen würde. Ein Blick auf die Entscheidungen lehrt aber, wie wenig die Strafgerichte zur Ausbildung des Kollisionsrechts beigetragen haben, für die Bestrafung kommen häufig andere Gesichtspunkte in Betracht. Es unterliegen der Kognition der Strafgerichte auch nur die extremen Fälle der §§ 323, 326 St.-G.-B., wenn man von den nur mit Geldstrafe bedrohten Uebertretungen der Regeln des Seestrassenrechts absieht. Es wäre somit zu befürchten, dass die kleinen Schiffe schliesslich ganz verschwinden würden, wenn ihre Versicherungsvereine durch Verlust der Regressansprüche in ihrem Bestand gefährdet würden, während eine sonstige Versicherung für sie nicht zu haben wäre. Dadurch würde für das Grosskapital ein Monopol des Transports entstehen. Auch die Versicherung würde sich wahrscheinlich mehr auf wenige grosse Gesellschaften zentralisieren, in deren Schoosse die von Dr. Gütschow vorausgesetzte Ausgleichung leichter sich vollziehen würde.

Wäre die in den vorstehenden Zeilen ausgesprochene Besorgnis berechtigt, dann läge es ebenso im Interesse der kleineren Reeder wie der Kapitäne und Schiffsoffiziere, wenn sie sich entschieden gegen die Beseitigung der Reederhaftung aussprächen. Denn eine Monopolisierung des Seetransports durch einige wenige Grossreedereien würde den Reeder kleiner Schiffe beseitigen und den höheren Schiffsangestellten auch die letzte Möglichkeit nehmen, ihr Selbstbestimmungsrecht beim Angebot ihrer Kraft auszuüben. Sie wären dann gezwungen, sich bei der Bewerbung um eine Stellung, jeder Bedingung zu unterwerfen, die an sie gestellt würde. Wir glauben nun aber, dass die Beseitigung der Reederhaftung bei Kollisionen nicht zu den Konsequenzen führen kann, wie sie mit düsteren Farben von Herrn Justizrat Boyens dem Leser vor Augen geführt sind.

Die Durchführung der von Herrn Dr. Gütschow empfohlenen Neuerung würde zunächst den Erfolg haben, dass die kleinen Fahrzeuge sorgfältiger als bisher navigiert werden. Denn die Mehrzahl der Kollisionen wird nicht, wie durch die von Herrn Boyens veranlasste Bemerkung über das rücksichtslose Fahren der Schnelldampfer angedeutet ist, durch Rücksichtslosigkeit der grossen Seeschiffe, sondern meistenteils durch Unkenntnis des Seestrassenrechts seitens der kleinen Fahrzeuge durch diese verursacht. Wer die Verhältnisse auf der Elbe kennt und wem die Klagen der Kapitäne und Lotsen über das rücksichtslose unverständige Navigieren der kleinen Schiffe bekannt sind, der wird ohne Weiteres zugeben müssen, dass die Beseitigung der Reederhaftung bei Kollisionsschäden, die Eigentümer dieser kleinen Fahrzeuge aus Selbsterhaltungstrieb zu grösserer Aufmerksamkeit veranlassen wird, wie sie heute leider so oft vermisst wird. Die Verhältnisse auf der Elbe bilden aber keineswegs einen Ausnahmezustand. Ueberall in engen Gewässern, wo sich Gelegenheit zu Vergleichen zwischen der Navigierung grosser und kleiner Schiffe bietet, werden solche Beobachtungen gemacht. Wir glauben also, dass durch die Beseitigung der Reederhaftung zunächst die Kollisionen im Allgemeinen vermindert werden. Wenn diese Folgerung aber richtig ist, dann liegt für kleine Schiffe nicht der geringste Grund vor, ihre Tätigkeit einzustellen. Im Gegenteil, sie werden durch Verringerung der Versicherungsprämien ihren Reingewinn erhöhen und damit für ihre Eigentümer rentabler werden, als sie es heute leider sind.

Digitized by

Und nun ein Paar Worte über die grossen Schiffe. Auf ihre Navigierung — ganz besonders wenn sie erstklassigen Reedereien gehören, die einen Namen zu verlieren haben — würde die Neuerung gar keinen Einfluss haben. Denn die Befreiung der Haftung für die Schäden anderer Schiffe ändert an den Grundsätzen, auf denen die Ordnung und die Disziplin aufgebaut sind, nicht das Mindeste. Kapitän und Schiffsoffizier würden ebenso wie heute aus dem Dienst entlassen werden, wenn durch ihre Unvorsichtigkeit dem Schiff Schaden erwächst, ihnen würde ebenso wie heute die Befugnis zur Ausübung ihres Gewerbes entzogen werden, wenn sie nach Ansicht des untersuchenden Seeamts nicht mehr über die Eigenschaften verfügen, deren Vorhandensein bei der Ausstellung des Befähigungsnachweises bei ihnen vorausgesetzt wurde. Man muss sich ferner doch auch vergegenwärtigen, dass — Selbstversicherer ausgeschlossen — schon unter den jetzigen Verhältnissen nicht der Reeder, sondern der Versicherer für den Schaden eines durch Kollision beschädigten Schiffes ersatzpflichtig wird. Trotzdem aber löst der Reeder sofort sein Vertrags-Verhältnis zum Schiffsführer und auch zum Schiffsoffizier, wenn durch ihr Verschulden ein Unfall entstanden ist.

Wird eingewandt, dass dieser Grundsatz hauptsächlich von grossen Reedereien hochgehalten wird, die Selbstversicherung laufen, die also durch nautische Verschulden zu persönlichen Geldopfern gezwungen werden, dann lässt sich eine grosse Reihe von Beispielen anführen, in denen Schiffsangestellte wegen nautischer Vergehen ohne irgend welchen materiellen Verlust für die betr. Reedereien entlassen wurden. Solche Gesellschaften haben eben, wie schon gesagt, einen Namen zu verlieren.

Die Reeder kleiner und kleinster Schiffe können nicht denselben Wert auf solche Aeusserlichkeiten legen; für sie kommt allein der Verdienst in Betracht. Und da sie, wie Herr Boyens an einer Stelle seiner Abhandlung sehr richtig sagt, »meistens auf die unter ihnen bestehenden Versicherungsvereine angewiesen sind, bei denen auf Gegenseitigkeit versichert wird« ist die Höhe der jährlichen Versicherungsprämien nach Beseitigung der Reederhaftung noch weit mehr als gegenwärtig abhängig von der Höhe der durch Kollisionen verursachten Schadensersatzansprüche, weil dann jeder Kollisionsschaden von dem Versicherungsverein getragen werden muss. In der Folge würde der Verein also seine Mitglieder vor die Alternative stellen müssen, entweder für sorgfältigere Navigierung auf ihren Schiffen zu sorgen oder aus dem Verbande auszutreten.

Wie sehr aber selbst von den Interessenten der Kleinschiffahrt eine bessere Aus- und Vorbildung des Schiffspersonals gewünscht wird, geht aus einem Schreiben hervor, das der Vorsitzende des Schiffer-Verbandes der Unterelbe hier vor Wochen veröffentlicht hat. Er äusserte sich dort an einer Stelle wörtlich:

> »Dass bei Kollisionen die Schuld auch oft auf Seite der Führer kleiner Fahrzeuge liegt, braucht nicht nachgewiesen zu werden; deshalb habe ich schon oft durch Wort und Schrift den Vorschlag gemacht, dass diese Leute nach fünfjähriger Fahrzeit sich einer Prüfung unterziehen müssten, bevor ihnen die Führung irgend eines Fahrzeuges auf der Elbe, geschleppt oder frei segelnd, anvertraut wird.«

Dieser Wunsch würde wahrscheinlich ohne Verzug nach Beseitigung der Reederhaftung für Kollisionsschäden in Erfüllung gehen.

Dass durch Ersparung der oft sehr hohen Prozesskosten das jährliche Budget der Versicherungsvereine, also auch die Versicherungsprämien eine weitere Verminderung erfahren müssten, soll auch schliesslich nicht unerwähnt bleiben.

Damit dürfte das aus Besorgnis für das Interesse der Sicherheit des Schiffahrtsverkehrs vorgebrachte Bedenken des Herrn Justizrat Boyens ebenso gehoben sein, wie seine Befürchtung, dass durch Beseitigung der Reederhaftung für Kollisionsschäden die Kleinschiffahrt erdrückt werde.

Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschiffahrt.

Mitgeteilt vom Reichsgerichtsrat Dr. Sievers.

13) Schadensersatz des Ladungsinteressenten bei einem Zusammenstosse mit beiderseitigem Verschulden.

Im Juni 1900 waren auf dem Stettiner Haff zwei Kähne zusammengestossen. Der Versicherer der Ladung des einen Kahnes, die beschädigt worden war, klagte gegen den Schiffseigner des anderen Kahnes auf Schadensersatz. Die Klage ist, obwohl ein Verschulden beider Schiffsführer festgestellt worden war, vom Reichsgerichte für begründet erachtet worden.

Der § 735 Abs. 2. H.-G.-B. lässt zwar, wenn der Zusammenstoss durch Verschulden beider Schiffsbesatzungen herbeigeführt ist, die Verpflichtung zum Ersatze von den Umständen, insbesondere davon abhängen, inwieweit der Zusammenstoss vorwiegend von Personen der einen oder der anderen Besatzung verursacht worden ist. Allein diese Vorschrift bezieht sich nur auf das Verhältnis der Reeder oder Schiffseigner der kollidierenden Schiffe unter einander, nicht auf ihr Verhältnis zu den beschädigten Ladungsbeteiligten. Der Ersatzanspruch der letzteren bestimmt sich vielmehr lediglich nach § 734 H.-G.-B. Zur Begründung der Klage genügt es, wenn nachgewiesen wird, dass ein persönliches Verschulden des beklagten Schiffseigners oder ein von ihm zu ver-

tretendes Verschulden seines Bootsmannes für den Zusammenstoss, der den Ladungsschaden herbeigeführt, ursächlich gewesen ist. Ob zu diesem Zusammenstosse auch ein Verschulden des anderen Kahnes, worauf sich die Ladung befand, mitgewirkt hat, ist für den Anspruch des Klägers gleichgültig. Der Beklagte kann hierauf keine Einwendung gegen seine Haftung für den ganzen Schaden stützen (Bürgerl. Ges.-Buch § 421), vielmehr muss es ihm überlassen bleiben, etwaige Ersatzansprüche gegen den Schiffseigner dieses Kahnes nach § 735 Abs. 2 H.-G.-B. und § 436 B.-G.-B. geltend zu machen.

Die Haftung des Beklagten beschränkt sich aber, da § 4 des Binnenschiffahrts-Gesetzes zur Anwendung kommt, auf Schiff und Fracht. Zwar wird ihm persönliches Verschulden vorgeworfen. Dies soll indes nur darin bestanden haben, dass sich der Beklagte, als der andere Kahn bereits in Sicht war, in die Kajüte begab und die Führung einem noch unerfahrenen Bootsmanne überliess. Eine böswliche Handlungsweise des Beklagten steht nicht in Frage. Daher greift die gesetzliche Bestimmung (§ 4 Abs. 2 Satz 2) Platz, wonach der Schiffseigner, auch wenn er das Schiff selbst führt, für einen durch fehlerhafte Führung des Schiffes entstandenen Schaden ausschliesslich mit Schiff und Fracht haftet.

Urteil des I. Zivil-Senats v. 7. Juni in Sachen Schles. Feuervers. Ges. contra Stein. Rep. I 64/02.

Der Wert von Sternbeobachtungen.

Unter dieser Überschrift hat Herr C. W. aus Bremerhaven in No. 24 dieser Zeitschrift Stellung genommen zu 2 Aufsätzen, die in den Nummern 40, 50 und 51 des vorigen Jahrgangs der »Hansa« veröffentlicht worden sind. Es freut mich, aus dieser Arbeit des genannten Herrn, den ich, obgleich er seinen Namen nicht nennt, »nach seiner Handschrift« für einen in der Praxis stehenden Nautiker halte, zu ersehen, dass er den Wert der Sternbeobachtungen doch richtig einzuschätzen weiss im Gegensatz zu dem Verfasser des Aufsatzes in No. 50 und 51, der, trotzdem er früher ein paar Jahre in einer preussischen Navigationsschule unterrichtet hat, vor der breitesten Oeffentlichkeit über diesen Gegenstand eine Ansicht zu äussern sich nicht scheut, die von jedem einsichtigen Nautiker einfach belächelt wird. Ich habe bislang davon abgesehen, auf die Äusserungen des Herrn Ihnken einzugehen; denn ein Mann, der auf dem Standpunkte steht, dass auf Sternbeobachtungen zu wenig Verlass sei, um Massnahmen von entscheidender Bedeutung danach zu treffen, und der der Laienwelt glauben machen will, dass die ungeheure Mehrzahl der im praktischen Berufe stehenden Nautiker, *›soweit sie der Navigationsfibel entwachsen sind‹*, wie Herr Ihnken spöttisch meint, seiner falschen Auffassung durchweg zustimme, der schneidet sich den Weg zu einer ernsten Diskussion ab. —

Hinsichtlich der Äusserungen des Herrn C. W. in No. 24 möchte ich mir doch einige Bemerkungen erlauben. Ganz richtig und mit meinen Ansichten in voller Übereinstimmung stellt Herr C. W. auf Seite 282 den Satz auf, dass Übung und Erfahrung des Beobachters bei Sternbeobachtungen ausschlaggebend sind, und dass beim Vorhandensein dieser unentbehrlichen Vorbedingungen Sternbeobachtungen kein unnützer Zeitvertreib, sondern ein vollwertiges Hilfsmittel im Betriebe der Schiffahrt sind, durch welches die Gelegenheit zur Ortsbestimmung ganz bedeutend vermehrt und die Sicherheit der Schiffsführung erhöht wird.

Wenn aber Herr C. W. meint, ich hätte in meinem Aufsatz den Wunsch ausgesprochen, dass auch in der Nordsee vorwiegend nach Sternbeobachtungen navigiert werden solle (Seite 280), so hat er mich nicht richtig verstanden. Ich habe auf Seite 472 nur beispielsweise hervorheben wollen, dass unter günstigen Umständen bei Wintertag einige Sternhöhen dem Schiffsführer auch in der Nordsee gute Dienste leisten können, wenn die Sonne sich tagelang nicht hat blicken lassen. Ich habe einmal das zweifelhafte Vergnügen gehabt, mit einer Brigg während der Monate November und Dezember etwa 50 Tage lang unter solchen Verhältnissen in der Nordsee herumzutreiben bei unausgesetzt stürmischem Wetter, während welcher Zeit die Sonne nur äusserst selten zum Vorschein kam, und habe in diesen bösen Tagen den Wert von Sternhöhen hinreichend schätzen gelernt, glaube auch, dass jeder erfahrene Nautiker mir beipflichten wird, wenn ich den Sternhöhen zu solcher Zeit auch in der Nordsee einen grossen Wert beimesse.

Was nun die Ansichten des Herrn Verfassers über den Wert der Monddistanzen anbetrifft, der in diesem Punkte aus mancherlei Gründen zweifellos die Mehrheit der Kollegen auf seiner Seite hat, so erlaube ich mir, hiergegen einige Einwendungen zu machen. Im Jahrgang 1898 der »Hansa« No. 51 und 52 habe ich meine Ansichten über diesen Gegenstand ausführlich veröffentlicht und die Beobachtung von Monddistanzen als eine *gute Chronometer-Kontrolle* auf hoher See empfohlen, weil wir dort keine bessere besitzen (Seite 617); ich habe sie in meiner letzten Arbeit auch als solche bezeichnet, nämlich als eine *gute Kontrolle da*, wo es eine bessere nicht gibt; nicht aber wie Herr C. W. sich ausdrückt (Seite 281) als eine *minderwertige* Kontrolle; denn für eine solche halte ich sie keineswegs. Ich schloss den angezogenen Artikel auf Seite 617 mit folgenden Worten: »Alle diese Gründe lassen es ratsam erscheinen, die Monddistanzen nicht aus den Navigationsschulen zu verbannen, sondern ihnen dort den hervorragenden Platz einzuräumen, der ihnen wegen ihres grossen Nutzens, den sie dem Schiffsführer in kritischen Augenblicken gewähren können, gebührt; *auch ist dahin zu wirken, dass die zur Erleichterung ihrer Berechnung aufgebauten Tafeln mehr und mehr Verbreitung finden und Gemeingut aller werden*; denn wenn man dem Seemann die Berechnung vereinfacht, so wird er sich auch bald mehr als bisher mit den Monddistanzen befreunden, weil er dann ihre grossen Vorzüge erst recht kennen lernen wird.«

Dieser Wunsch ist nun endlich in Erfüllung gegangen, die Thomson'sche Tafel ist als Tafel 48 unserer neuen Domkeschen Tafelsammlung eingereiht worden, sie ermöglicht es, die Berechnung einer Monddistanz auf ein kleinstes Mass von Zeit und Arbeit herunterzubringen, wie am Schlusse dieser kurzen Abhandlung an einem Beispiel gezeigt worden wird, so dass ein geübter Rechner in weniger als einer Viertelstunde von der Beobachtung zum Resultat gelangen kann.

Was die Genauigkeit der Zeitbestimmung des ersten Meridians aus solchen Beobachtungen anlangt, so muss ich gestehen, dass ich die von Herrn C. W. auf Seite 280 entwickelte Ansicht nicht zu teilen vermag. Ein auch nur einigermassen geschulter Beobachter mit einem nach heutigen Begriffen guten Sextanten ausgerüstet, ist, wenn er eine Reihe von 4 oder 6 guten Distanzen in der Weise misst, dass er die Berührung abwechselnd einmal von aussen und dann von innen herstellt, jedenfalls in der Lage, die Genauigkeit der Messung bis auf 30″ zu bringen, das würde einen Fehler von 1 Minute in der mittleren Greenwicher Zeit, also einen solchen von 15 Minuten

in Länge ergeben, was auf 50° Breite einen Fehler von 9—10 sm entspricht, und da dieser nach beiden Seiten fallen kann, so würde eine Unsicherheit von 18—20 sm im Resultat vorhanden sein. Beobachtet man aber mehrere Monddistanzen zwischen verschiedenen Sternen kurz nacheinander und macht sich den Vorteil zu nutze, der darin besteht, dass man östliche und westliche Distanzen von nahezu gleicher Grösse auswählt, was doch ziemlich oft möglich ist, so kann dadurch der erwähnte Fehler mindestens bis auf die Hälfte verkleinert werden. — das ist keine leere Behauptung, sondern eigenste praktische Erfahrung — und eine Bestimmung der Zeit des ersten Meridians von solcher Genauigkeit dürfte doch gewiss jedem Schiffsführer von grossem Nutzen sein, dessen Chronometer den Dienst versagt hat, oder über dessen Zeitangabe er nicht genügend orientiert ist.

Wenn man in der Kaiserlichen Marine den Monddistanzen nur wenig Wert beimisst, so hat das darin seinen Grund, dass die Kriegsschiffe mit einer hinreichenden Anzahl von erstklassigen Chronometern ausgerüstet sind, die dem Navigationsoffizier in jedem Augenblick die Kenntnis der genauen mittleren Greenwicher Zeit verbürgen; auf den Kauffahrteischiffen ist das bekanntlich nicht der Fall, die überwiegende Mehrzahl von ihnen ist nur mit *einem* solchen Instrument ausgerüstet, welches in vielen Fällen nicht einmal von der besten Sorte, manchmal sogar erst aus zweiter Hand erworben ist. Nur wenige Schiffe besitzen 2 Chronometer, was übrigens auch keine Zuverlässigkeit der Zeitangabe verbürgt, denn wenn eins dieser zarten Instrumente seinen Gang ändert, so ist nicht zu entscheiden, welches von beiden der Uebeltäter ist. Würde man aber alle Schiffe mit 3 guten Chronometern ausrüsten, so würde dadurch die Sicherheit in der Ortsbestimmung nicht unerheblich gewinnen, und man könnte die Monddistanzen vielleicht ganz entbehren; aber bis dahin fliesst sicherlich noch viel Wasser von den Bergen ins Tal. Man ist in dieser Beziehung merkwürdig sparsam, was umso unverständlicher ist, als man in mancher andern Hinsicht, z. B. bezüglich der luxuriösen Ausstattung der Kajüten usw., weit über das erforderliche Mass hinausgeht. Obgleich schon oft in den verschiedensten nautischen Zeitschriften hervorgehoben wurde, dass hier ein Mehr am Platze sein würde, ist doch in der Ausrüstung der Schiffe mit Chronometern nur sehr wenig geschehen.

Durch die Einrichtung von zahlreichen Zeitballstationen hat man dem Seemann allerdings ein bequemes Mittel geboten, den Stand seines Chronometers recht oft zu kontrollieren, so dass ein Dampferkapitän selbst auf längeren Reisen nur in den seltensten Fällen über seine Greenwicher Zeit in Zweifel sein wird; aber es gibt doch auch noch eine grosse Anzahl von Segelschiffen, die gewiss ebenso gut Berücksichtigung verdienen, und für diese sind auf hoher See Monddistanzen eine gute, und zwar für den Seemann die einzig brauchbare Methode für die Chronometer-Kontrolle; auf diesen Schiffen wird man sie vorläufig noch nicht entbehren können, und deshalb muss dieses Problem zur Zeit noch ein wichtiger Unterrichtsgegenstand in den Navigationsschulen bleiben.

Um die Einfachheit der Berechnung des Chronometerstandes aus einer beobachteten Mondistanz mit Hilfe der vorerwähnten Thomson'schen Tafeln zu zeigen, möge folgendes Beispiel dienen, dessen Lösung gewiss an Einfachheit nichts zu wünschen übrig lässt,

1904 den 28. Januar Nachmittags in 32° 50′ N. Breite und 146° 20′ WLg. v. Grw. beobachtete man die unten folgende Distanz zwischen dem Planeten Jupiter und dem nächsten Mondrande nach einem Chronometer, welches mutmasslich 14 m 30 s g. mittl. Grw. Zeit zurück war. Index-Berichtigung + 3′ 20″. Die Höhen ergaben sich für diese Zeit durch Rechnung zu: $\nu\,\mathbb{C}\,h = 52°\,12'$ $\nu\,\mathfrak{Q}\,h = 33°\,23'$.

Was war hiernach der richtige Stand des Chronometers gegen mittl. Grw. Zeit?

Chr. zgte.: 15 h 40 m 36 s Ab. 28./1.
m. Std. d. Chr. = + 14 m 40 s
M. G. Zt. = 15 h 55 m 16 s Ab. 28./1.

☽ $\mathfrak{Q}$ = 85° 58′ 50″
J. Ber. = + 3′ 20″
☽ r = + 16′ 25″
D = 86° 18′ 35″

M. G. Zt. = 15 h 55 m Ab. 28./1.

$\mathbb{C}\,r$ = 16′ 11″ $\quad \mathbb{C}\,\pi$ = 59′ 16″
$V.$ = + 14″ $\quad$ Abpl. = − 4″
$\mathbb{C}\,r$ = 16′ 25″ $\quad \mathbb{C}\,\pi$ = 59′ 12″

$D' = D - \pi \sin h \cdot \operatorname{cosec} D + \pi \sin H \cdot \operatorname{cotg} D +$ III. Ber.

$\nu\,\mathfrak{Q}\,h$ = 33° 23′ $\quad \nu\,\mathbb{C}\,h$ = 52° 12′
Ber. = + 1′ $\quad$ Ber. = − 35′
h = 33° 24′ $\quad H$ = 51° 37′

π = 59′ 12″ $\quad \log$ = 3,5505 . . . . $\log$ = 3,5505
h = 33° 24′ $\quad \log \sin$ = 9,7407 $\quad H$ = 51° 37′ $\log \sin$ = 9,8943
D = 86° 19′ $\quad \log \operatorname{cosec}$ = 0,0009 . . . . $\log \operatorname{cotg}$ = 8,8087

$\log$ I. Ber. = 3,2921 $\quad \log$ II. Ber. = 2,2535
I. Ber. = − 32′ 39″ $\quad$ II. » = + 2′ 59″
Thomsons Tafel III. » = + 1′ 53″
− 27′ 47″
D = 86° 18′ 35″
D' = 85° 50′ 48″
um 15 h m. G. Zt. D' = 85° 18′ 22″ $\quad prlog$ = 0,2346 − 0,2326
0° 32′ 26″ $\quad \log$ = 3,2891
$\log x$ = 3,5237
r = 0 h 55 m 40 s
15 h + 6 s Ber. f. II. Diff.
M.G.Zt. = 15 h 55 m 46 s Ab. 28./1.
Chr.zgte. = 15 h 40 m 36 s » 28./1.
Stand des Chr. = + 15 m 10 s g. m. Grw. Zt.

Theodor Lüning, Königl. Navigationslehrer.

Stapelläufe von deutschen und britischen Werften (Juli 1902).

Gattung	Grössenverhältnisse	Raumgehalt	Auftraggeber	Erbauer	Name des Schiffes	Classif.-Ges.
			a) deutsche Werften.			
PD	365×47×28	4000 t Tf.	Woermann-Linie m. b. H., Hamburg	Blohm & Voss, Hamburg	Lucie Woermann	G
FD	218×34×17	1540 »	H. C. Horn, Schleswig	Schömer & Jensen, Tönning	Mimi Horn	»
„	61.5×9.2×4.5m	1100 »	Ch. Gribel, Stettin	Nüske & Co., Stettin	Krimhild	»
PD	115×23×9	—	Deutsche Ost-Afrika-Linie, Hamburg	Janssen & Schmilinsky, Steinwärder	Kadett	»
FD	417×49×30	6600 »	D.-Ges. »Argo«, Bremen	Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft	Louisiana	»
PD	138×17×12m	8000 »	Norddeutscher Lloyd	Schichau-Werft, Danzig	Zieten	»
„	296×38×21'2"	—	Koninklijke West-Indische Maildienst, Amsterd.	Blohm & Voss, Hamburg	Prins der Nederlanden	BL
S	90×22×9	200 »	Lehmann & Enders, Itzehoe	Lühring'sche Schiffswerft, Hammelwerden	Emma Sophie	G
FD	260×38×19'6"	2800 »	Hansen & Closter, Apenrade	Henry Koch, Lübeck	Gamma	»
Fsd	—	—	Gebr. Thomae, Hamburg	Joh. C. Tecklenborg, Geestemünde	Falke	»
			b) englische Werften.			
FD	—	14600 »	Hamburg-Amerika Linie	Furness, Withy & Co., W.-Hartlepool	Badenia	»
„	275×37×22	—	Brunsgaard, Kiostwud & Co., Dram.	J. Priestman & Co., Southwick	Halvard	N
„	341×45×28	-	Harland & Bartlett, London	Craig Taylor & Co., Thornaby	Harbarton	L
PD	342×43×27	3700 »	J. Moss & Co., Liverpool	Raylton, Dixon & Co., Middlesbro	Seti	»
FD	315×45×25	—	Lilly S. Comp., W.-Hartlepool	Irvine's Shipb. & Dry Dock Co., W.-Hartlepool	Acacia	»
S	—	—	Unbekannt	Eine Firma in Garston	James A. Bibby	»
FD	400×52×30'11"	8000 »	Jenkins & Co., London	Sunderland Shipb. Comp.	Monmouthshire	BC
1	Unterseeboot 100' l.	—	Britische Admiralität	Vickers, Sons & Maxim, Barrow	No. 6.	
TD	483×55×34'10"	10000 t Tf.	Shell Tramp. & Trad. Co., London	Wm. Gray & Co., W.-Hartlepool	Pectan	L
FD	—	2614b.R.T.	Wheatley & Co., Liverpool	Eine Firma in Sunderland	Rose Lea	BC
„	350×48×27'3"	—	John Corg & Sons, Cardiff	Northumberland Shipb. Co., Howdon	Rosslyn	L
„	215×32×16'3"	—	River S. C. Comp., London	Wm. Dobson & Co., Low Walker	Battersea	»
„	330×45×23'6"	4500 t Tf.	Eine russische Reederei	R. Craggs & Sons, Middlesbro	Export	»
„	324×46'10"×24'1"	—	E. H. Bushell, Liverpool	W. Pickersgill & Sons, Sunderland	Gracechurch	»
Fsd	125×24×13'6"	—	J. Paterson & Co., Melbourne	Rennoldson & Son, South Shields	James Paterson	»
TD	260×36'6"×24'10"	2500 »	Burma Oil Comp., Calcutta	Armstrong, Whitworth & Co., Walker	Twingona	»
FD	—	5000b.R.T.	Falls Line S. S. Co., Glasgow	Eine Firma in Sunderland	Indraedeo	BC
			c) schottische Werften.			
PD	400×46'4"×30'2"	5000 »	Australian S. S. Co., London	Reardmore & Co., Govan	Empire	L
FD	200×29×19'6"	—	Eine russische Reederei	J. Reid & Co., Whiteinch	Fedor Tschischoff	B
S	226×40×23'6"	1820 »	Th. Beynon & Co., South-Wales	A. Rodger & Co., Port Glasgow	Bay of Biscay	L
Fsd	125×21'6"×12	—	J. H. Collinson, Hull	Cochrane & Sons, Selby	Cave	»
FD	—	2150 »	Eine Reederei in Glasgow	Scott & Sons, Bowling	Norwood	»
„	270×37—20'6"	2500 t Tf.	J. T. Salveson & Co., Grangemouth	Grangemouth & Grenock Dock Yard Co.	Siva	»
TD	360×48×27'3"	—	Cayzer, Irvine & Co., Glasgow	W. Doxford & Sons, Pallion	Clan Lindslay	»
FD	245×37×24'6"	—	Eine Firma in Triest	Murdoch, Murray & Co., P.-Glasgow	Dalmata	»
S	—	2000b.R.T.	Eine Firma in Sorrento	Archibald M'Millan & Son, Dumbarton	S. Margarita	LB
FD	—	4080 »	Larrinage & Co., Liverpool	A. Rodger & Co., P.-Glasgow	Ascuncion de Larrinaga	»
„	—	7400 »	F. & J. Harrison, Liverpool	Murdoch, Murray & Co., P.-Glasgow	Civilian	L
			d) irische Werften.			
FD	390×50×29'6"	4220 »	Lamport & Holt, Liverpool	Workman, Clark & Co., Belfast	Tintoretto	BC
PD	—	8400 »	Warren Line, Liverpool	Harland & Wolff, Belfast	Jowa	»

Ausserdem: b) 4 grosse Seeleichter. c) 1 Ddampfbagger.

Anmerkung. RPD bedeutet Reichspostdampfer, PD Passagierdampfer, FD Frachtdampfer, FsD Fischdampfer, K Kriegsschiff, KD Kabeldampfer, S Segler, T Tankdampfer, FS Feuerschiff, J Dampf-Jacht, DB Dampfbagger. — G Germanischer Lloyd, L Lloyd-Register, B Bureau Veritas, N Norske Lloyd, BC British Corporation.

Der internationale Schiffahrts-Kongress in Kopenhagen.

Aus der Kopenhagener »Nationaltidende« bringen wir nach der »Hamb. Börs.-H.« folgende Zusammenstellung aller der von dem Schiffahrtskongress (L'association internationale de la marine) bei seiner Tagung in Kopenhagen im vorigen Monat gefassten Beschlüsse und Resolutionen.

1) Auf Anregung des Direktors der Dockanlagen in Bordeaux, Charles Bénard, sprach der Kongress sich für die Notwendigkeit der Bearbeitung der meteorologischen und ozeanographischen Studien im Nordatlantischen Ozean sowie dahin aus, an die nordamerikanische und europäischen Regierungen eine Aufforderung zur Einsetzung einer internationalen Kommission für diesen Zweck zu richten.

2) Der Leiter des dänischen meteorologischen Instituts, Adam Paulsen, gab eine Übersicht über die Untersuchungen des Instituts im Hinblick auf die anormale Deviation bei Bornholm sowie über andere magnetische Anormalien in den dänischen Gewässern. Die Abhandlung gab zu einer Resolution keine Veranlassung.

3) Dr. A. Loir vom Pasteur-Institut schlug vor, dass der Kongress den Wunsch auf möglichst baldige Einberufung einer internationalen Gesundheits-Konferenz zur Feststellung der Verhaltungsmassregeln gegen die Pestgefahr aussprechen möge. Der Vorschlag wurde einstimmig angenommen.

4) Auf Vorschlag des Generalsekretärs des Kongresses, Henri Malo, wurde eine Resolution dahin angenommen, dass in Kriegsfällen die Fischerei betreibende Bevölkerung für ihre Beschäftigung Neutralität geniessen und von allen Feindseligkeiten seitens der kriegführenden Mächte frei sein solle.

5) Auf Vorschlag von Charles Bénard und des Hafenkapitäns Drechsel in Kopenhagen wurde eine Resolution angenommen, in der der Wunsch ausgesprochen wurde, für eine fortgesetzte Untersuchung der nördlichen Gewässer im Hinblick auf die hydrographischen und biologischen Verhältnisse, sowie für eine Bekämpfung der schädlichen Tätigkeit der Fischdampfer und anderer Fahrzeuge.

Ferner wurde dem Wunsche Ausdruck gegeben, eine

organisirte Aufsicht über diese Art der Fischerei einzuführen, die Brutanstalten zu vermehren und die Regierungen zu ersuchen, bis in dieser Beziehung Resultate erzielt seien, für die strikte Innehaltung aller bestehenden Vorschriften zum Schutze der Fischerei Sorge tragen zu wollen.

6) Nach einem Vortrag des Direktors des dänischen Seekarten-Archivs, Kommandeur Gustav Holm, wurde auf dessen Vorschlag eine Resolution angenommen, in der von dem Kongress dem Wunsche Ausdruck gegeben wurde, dass ein bestimmtes System für die Anwendung von Leucht- und Nebelsignalen auf den Revieren festgesetzt werden möge.

7) Der Vorsitzende der dänischen Schiffsführer-Vereinigung, Kapitän Jacob Holm, sprach über die Signallaternen, worauf von dem Kongress beschlossen wurde, die Aufmerksamkeit der verschiedenen schiffahrttreibenden Nationen darauf zu lenken, dass die durch die internationalen Schiffahrtsbestimmungen vorgeschriebenen Signallaternen von so unzureichender Beschaffenheit sind, dass eine Änderung dieser Bestimmungen als dringend geboten erscheint.

8) Auf Vorschlag von Kommandeur P. F. Giödesen, der durch einen Vortrag des Hofgerichts-Notars Adolf Strandberg-Gothenburg unterstützt wurde, gelangte folgende Resolution zur einstimmigen Annahme: »Der internationale Schiffahrtskongress in Kopenhagen empfiehlt dringend die Annahme eines gemeinschaftlichen Systems für das Kommando an den Rudersmann, und zwar derart, dass der Kommandierende die Seite angiebt, nach der der Bug des Schiffes gedreht werden soll. — Der Kongress fordert die Regierungen der verschiedenen maritimen Staaten auf, in der bestmöglichsten Art die Verhandlungen über diese Frage einzuleiten.«

9) Vorträge von Guiseppe Rota, Chef-Ingenieur der italienischen Marine, von M. E. de Thierry, Bauinspektor aus Bremen, und von J. Tüxen, Direktor der dänischen Marine-Werft, betr. Versuchsbassins und die Froude'sche Methode zur Bestimmung des Widerstandes des Wassers gegenüber den Schiffen, schlossen mit einer Resolution, die sich dahin aussprach, dass es dringend erwünscht sei, die Versuchsresultate, da dieselben von grösster Bedeutung für die Handelsmarinen seien, zu veröffentlichen.

10) Auf Vorschlag von Léon Poinsard, Sub-Direktor des internationalen Bureaus für industrielles und intellektuelles Eigentumsrecht in Bern, wurde die folgende Resolution angenommen: »Die Association beschliesst eine aus 36 Personen bestehende Spezialkommission zu wählen und zwar aus Sachverständigen auf dem Gebiete der Technik und der See-Gesetzgebung. Diese Kommission wird einen vorläufigen Entwurf zu einer Konvention ausarbeiten, die eine internationale maritime Union mit einem ständigen Bureau etabliert. Sobald die genannte Kommission ihre Arbeiten beendigt hat, hat das Exekutivkomitee der Association eine private internationale Konferenz einzuberufen, an der so viel als möglich autoritative Personen teilnehmen sollen. Dieser Konferenz ist der Entwurf zur gründlichen Prüfung vorzulegen. Der Text der bei dieser zweiten Beratung alsdann angenommen wird, ist dem Fürsten von Monaco zuzustellen mit dem Ersuchen, ihn offiziel den verschiedenen Regierungen zuzustellen zum Zwecke der Einberufung einer offiziellen Konferenz zur endgültigen Beratung der Angelegenheit.«

11) Albert Isakson, Lloydinspektor in Stockholm, schlug folgende Resolution vor, die einstimmig angenommen wurde: »In Anbetracht, dass die Verwirrung, die zur Zeit in den verschiedenen Ländern bei Anwendung des sogenannten internationalen oder »Moorsom-Tonnage-Systems«, das auf dem Kubikinhalt der Schiffe mit gewissen Abzügen basiert, Veranlassung zu grossen Unzuträglichkeiten für die ganze Seeschiffahrt und zu bedeutendem pekuniären Verlust in der internationalen Konkurrenz für eine grosse und wachsende Zahl, besonders von Reedern, führt, spricht sich der Kongress dahin aus, dass die Frage wegen einer effektiven und praktischen Reform der Tonnageregeln und Festsetzung der Tonnage im höchsten Masse die Aufmerksamkeit der verschiedenen Regierungen verdiene.« — Als einen Fingerzeig, der zur endlichen Lösung der Frage führen kann, spricht der Kongress den Wunsch aus, dass ein Messsystem, basiert auf dem aussen Bords gemessenen Raumgehalt sowohl was das Prinzip, als auch, was die Einzelheiten betrifft, von einer sachverständigen Kommission untersucht werde, deren Mitglieder von den verschiedenen schiffahrttreibenden Staaten ausgewählt werden zu dem Zweck, eine Basis zu schaffen für eine spätere diplomatische Konvention zur Beschlussfassung über thatsächlich übereinstimmende Vermessungs- und Tonnage-Regeln.«

12) Nachdem M. Travailleur, Direktor der Telegraphen-Kompanie für drahtlose Telegraphie in Brüssel verschiedene Mitteilungen über diese neue Art des Telegraphierens gemacht hatte, wurde eine Resolution angenommen, die sich dahin aussprach, dass die Regierungen zum Vorteil für die Handelsmarinen und Meteorologie die Anlage von Stationen für drahtlose Telegraphie an ihren Küsten gestatten mögen.

13) Assekuranz-Direktor Kommandeur N. Jacobsen hielt einen Vortrag über »Die Verantwortung der Reeder in Kollisionsfällen« und im Anschluss hieran sprach sich M. Gruet, Mitglied der Handelskammer in Bordeaux dahin aus, dass es wünschenswert sei, eine internationale Konferenz einzuberufen zur Behandlung namentlich der Frage wegen Festsetzung von Bestimmungen der Einführung in den Chartepartien, darunter auch Bestimmungen betreffend die Verantwortung der Ablader. Der Vorschlag gelangte einstimmig zur Annahme.

14) Ein vom Rechtsanwalt P. Rygh-Stockholm gemachter Vorschlag, der Kongress möge sich dahin aussprechen, dass es wünschenswert wäre, eine internationale Uebereinkunft betreffs der Bestimmungen der See-Territorialgrenzen in Bezug auf die Gerechtsame der Staaten über dieselben und die Ausdehnung der Grenzen herbeizuführen, wurde ebenfalls angenommen.

15) Von Dr. jur. Henri Fromageot, Anwalt am Appellationsgericht in Paris, wurde nachstehende Resolution in Vorschlag gebracht, die, nachdem sie von dem Vorsitzenden Charles Roux warm befürwortet war, einstimmig zur Annahme gelangte:

a) Ein Übereinkommen zwischen den Seestaaten herbeizuführen bezüglich der Auswechselung von Dokumenten betr. die Vorgänge auf See;

b) zu diesem Zwecke ein internationales maritimes Bureau zu etablieren mit der Aufgabe, die Gesetze, Verordnungen, Dekrete, Reglements etc. die die Seeschiffahrt, den Polizeidienst auf See und im Hafen etc. betreffen, zu empfangen, zu sammeln, zu ordnen und zu veröffentlichen;

c) die ständige Kommission der internationalen maritimen Association zu beauftragen einen Entwurf auszuarbeiten für eine internationale Übereinkunft zur Errichtung des genannten Bureaus und der Statuten für dasselbe;

d) das die Repräsentanten der internationalen maritimen Association ihre Bestrebungen dahin richten mögen, die interessierten Regierungen zu bewegen, diese Entwürfe anzunehmen und die Einberufung einer diplomatischen Konferenz zu bewirken zur Bestätigung dieser Entwürfe.

Schiffbau.

Stapelläufe.

Auf der Elbinger Schichau'schen Werft lief am 16. August eine **Dampf-Räderfähre** für die General-Eisenbahndirektion in Schwerin vom Stapel. Die Fähre erhielt den Namen »**Friedrich Franz IV.**« Bei einer Länge von 85 m hat die Dampffähre über den Spanten eine Breite von 10,8 m und über den Räderkasten eine solche von 18,75 m. Bei voller Belastung mit

150 t Eisenbahnwaggons, dem erforderlichen Kohlenquantum u. s. w. beträgt der Tiefgang 3,7 m. Die Geschwindigkeit beträgt 13,5 Knoten.

* * *

Auf der Werft von G. Seebeck A.-G. wurden am 17. August fünf neue, von der Hochseefischerei-Gesellschaft »Nordsee« in Nordenham in Bestellung gegebene Fischdampfer zu Wasser gelassen. Sie wurden nicht auf Helgen, sondern im Dock gebaut, sodass ein Stapellauf nicht stattgefunden hat. Ihre Namen sind: »**Strassburg**«, »**Würzburg**«, »**Augsburg**«, »**Marburg**« und »**Magdeburg**«. Sie sind sämtlich 37 m lang, 7 m breit und 3,8 m tief und mit allen für ihre Bestimmung erforderlichen Einrichtungen versehen. Die Maschine eines jeden Dampfers indiziert 860 Pferdekräfte. Für dieselbe Gesellschaft hat die Werft bereits fünf gleiche Dampfer geliefert. Der letzte von diesen, »Brandenburg«, machte am 15. d. M. seine Probefahrt, bei der er in jeder Beziehung den Anforderungen entsprach.

* * *

Probefahrten.

Der von Janssen & Schmilinsky, Hamburg, für die Ostafrika-Linie neuerbaute Küstendampfer »**Kadett**« hat am 14. August seine Probefahrt gemacht und hierbei unter Entwickelung von ca. 400 indizierten Pferdestärken eine Geschwindigkeit von mindestens 11 Knoten erreicht. Der neue Dampfer, der nach Ostafrika hinausgeht, ist für die Fahrt an der dortigen Küste bestimmt und zwar speziell an der Küstenstrecke zwischen Chinde nach Beira. Stationiert soll er in Chinde werden, wo er in erster Linie für die Ueberführung der Passagiere von und an Bord der Hauptdampfer der Linie zu sorgen hat. Der »Kadett« ist für seinen Zweck äusserst praktisch eingerichtet, und er wird, da er auch als Schleppdampfer eingerichtet ist, einen grossen Seeleichter nach Ostafrika hinausschleppen, der an demselben Tage für dieselbe Reederei auf der Werft von Janssen & Schmilinsky vom Stapel lief und den Namen »**Hans**« erhielt. Der Leichter ist 350 t gross.

* * *

Der Dampfer »**Ingeniero**«, der auf der Klawitter'schen Werft in Danzig für die Regierung von Uruguay erbaut worden ist, hat am 14. August seine Probefahrt gemacht, in der die gestellten Bedingungen weit übertroffen wurden. So wurde die kontraktliche Geschwindigkeit um 1,4 Knoten überschritten, während der Kohlenverbrauch andererseits sich wesentlich günstiger stellte, als seitens der Werft garantiert worden war.

Von der Klawitter'schen Werft sind ferner in vergangener Woche drei **Kohlenprähme** für die kaiserliche Werft geliefert worden, die bei der jetzt stattfindenden Bekohlung der Flotte bereits Verwendung finden. Zur Zeit befinden sich noch im Bau: 1 Eisenbahn-Fährschiff für den Fehmarnsund, 1 Seeleichter von 1000 t für Brasilien, 9 Baggerprähme für den Spülbagger der Elbstrom-Bauverwaltung in Magdeburg, 1 Transport-Prahm für die Königl. Wasserbau-Inspektion Leetzen, 1 Dampfbarkasse für die Königl. Wasserbau-Inspektion Tapiau, 2 grosse Dampfbaggerprähme, Doppelschraubenschiffe, für die Königl. Wasserbau-Inspektion Pillau.

Vermischtes.

Prüfungswesen. Am 8. September d. J. beginnt an der Grossherzoglichen Navigationsschule zu Wustrow eine Prüfung für Seeschiffer und Seesteuerleute. Im Anschluss an diese Prüfung wird eine Prüfung in der Schiffsdampfmaschinenkunde und in der Gesundheitspflege an Bord von Kauffahrteischiffen stattfinden. Anmeldungen zu diesen Prüfungen nimmt bis zum 1. September der Navigationsschuldirektor Herr Reimer in Wustrow (Mecklenburg) entgegen.

Die nachstehende Gegenüberstellung gibt für die Jahre 1900 und 1901 Aufschluss über den **Wert** der **Einfuhr** in folgenden **englischen Seestädten**:

	1900 £	1901 £	Zunahme + Abnahme −	
Barnstaple	18 312	19 635	+	1 322
Bridgwater	104 827	91 958	−	12 871
Bristol	11 406 334	12 256 600	−	850 267
Cardiff	4 180 338	3 539 658	−	640 680
Exeter	109 856	135 650	+	25 794
Gloucester	2 400 734	2 307 520	−	93 214
Hull	31 188 279	31 749 185	+	560 906
Liverpool	124 713 436	131 582 352	+	6 768 916
London	175 901 307	169 564 000	−	6 337 307
Manchester	16 159 954	14 901 401	−	1 258 553
Milford	10 205	29 794	+	19 589
Newcastle, North & South Shields	10 108 719	9 531 298	−	577 414
Newport	1 125 869	834 458	−	291 411
Padstow	2 504	3 249	+	745
Penzance	43 778	34 889	−	18 889
Plymouth	1 573 049	1 266 131	−	306 918
Southampton . . .	13 810 833	14 362 247	+	551 414
Swansea	4 682 410	4 295 468	−	386 942
Weymouth	517 520	485 074	−	32 446

Das bedeutet also eine Wertabnahme in der Einfuhr von 2 979 425 £ Sterl. während des letzten Jahres.

Die deutschen Dampfersubventionen. Bei Gelegenheit des Stapellaufs des Schnellpostdampfers »Kaiser Wilhelm II.« hielt der Präsident des Nordd. Lloyd, Hr. Geo Plate, eine Rede, in welcher er verschiedene falsche Auffassungen über die deutschen Dampfersubventionen richtig stellte. Wir geben die bemerkenswerte Rede im Wortlaut wieder:

»Wir können wohl, ohne uns selbst zu überheben, die Komplimente entgegennehmen, die andere Nationen den Fortschritten unserer Industrie und besonders denen auf dem Gebiete des Schiffbaues gemacht haben, wenn sie uns das Prädikat geben, energisch zu sein und mutvoll an der Erreichung des gesteckten Zieles zu arbeiten. Wir dürfen diese Komplimente für uns in Anspruch nehmen angesichts des Schiffes, das heute den Stapel verlassen hat. Wir müssen aber dabei bedenken, dass diese fremden Nationen doch gern noch das Eine oder das Andere aussetzen möchten. Ich kenne einen Franzosen, einen guten, lieben Freund, der mich vor wenigen Wochen fragte: »Ist es richtig, dass der deutsche Kaiser aus seiner Privatschatulle der Schiffahrt und dem Schiffsbau Unterstützungen gibt?« Bei den bekannten Kommissionssitzungen des englischen Parlaments, die sich mit Untersuchungen über Hebung der Schiffahrt beschäftigten, hat sich herausgestellt, dass gute, stolze Namen Englands sich nicht entblödeten, der deutschen Reederei zu unterstellen, dass sie ihre hervorragende Stellung im Wettbewerbe der Nationen Subventionen der deutschen Regierung verdanke. Es wird Ihnen vielleicht zum Bewusstsein gekommen sein, dass sowohl der Franzose als auch die Engländer nicht ganz unrecht hatten, nur haben beide die Sache nicht richtig aufgefasst. Die Unterstützungen, die unsere Reedereien von seiten der deutschen Regierung geniessen, drücken sich aber ganz anders aus, nicht etwa in baarem Gelde als Prämien, sondern in dem allgemeinen Schutz,

den die Regierung dem Handel und dem Verkehr zuteil werden lässt durch eine grosse weitsichtige Auffassung ihrer Handelspolitik und durch die Unterstützung, welche sie Handel und Verkehr dadurch schenkt, dass sie ihnen auf allen Gebieten auf praktischem Wege entgegenkommt. Die sogenannten Subventionen, die die deutschen Reedereien erhalten, sind nichts weiter als eine Gegenleistung für die erheblichen Anforderungen und die damit verbundenen Leistungen der deutschen Reedereien; in der Hauptsache also stehen unsere grossen Reedereien auf eigenen Füssen, und die Unterstützung, die uns von der Regierung zuteil wird, entgelten wir wieder durch unsere Bestrebung auf Hebung des Handels und Verkehrs. Das ist die Unterstützung, wie sie wirklich geleistet wird. Was nun die Subvention St. Majestät, unseres allverehrten Kaisers, angeht, so hat jener Franzose doch auch recht; denn die Subvention, die wir erhalten, kommt aus der Schatulle des grossen, goldenen Herzens Sr. Majestät. Was aus dieser Schatulle kommt, das ist das Interesse Sr. Majestät für sein Land und sein Volk; es kommt daraus die Anerkennung, die uns in so huldvoller und freundlicher Weise gewährt wird für unsere Bestrebungen in Bezug auf Industrie, Handel und Verkehr. Allerhöchst Se. Majestät besitzen die hohe Gabe der Erkenntnis, welche nicht unsere Köpfe beugt, aber unsere Herzen öffnet, aus denen der lebhafteste und freudigste Dank zu ihm herauswachsen. Ich kann daran nur noch den lebhaften Wunsch knüpfen, dass das Interesse allerhöchst Sr. Majestät, unseres allverehrten Kaisers, an der Arbeitstätigkeit unseres Volkes fortdauern möge; denn das verleiht uns die denkbar grösste Kraft für unsere Fortarbeit und Entwickelung.«

Germanischer Lloyd. Nach den Listen des Germanischen Lloyd sind in der Zeit vom 1.—31. Juli 1902 und 1901 folgende Seeschäden gemeldet worden:

	Dampfer 1902	Segler 1902	Dampfer 1901	Segler 1901
Totalverluste	15	47	23	57
Beschädigungen ...	259	141	297	151

Nach Flaggen geordnet gingen im Juli 1902 folgende Schiffe verloren:

Flaggen	Dampfer	Segler	Flaggen	Dampfer	Segler
amerikanische	2	6	mexikanische	—	1
britische	5	10	niederländische	1	1
dänische	—	2	norwegische	—	4
deutsche	2	2	portugiesische	—	1
französische	—	10	russische	1	3
griechische	—	1	schwedische	2	1
italienische	—	4	spanische	—	1
japanische	2	—	zusammen	15	47

Vereinsnachrichten.

Der **Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine Hamburg** schreibt: Am Donnerstag, den 14. August wurde die »Primus-Affaire« auf Grund der Begründung des Seeamts noch einmal durchgesprochen. Es wurde dabei ausgeführt, dass besonders die 18stündige Arbeitszeit der Besatzung nicht scharf genug verdammt werden könnte. Es sei das ja auch in Schiffsoffizierkreisen absolut nichts neues; im Gegenteil, die Schiffsoffiziere würden häufig noch viel stärker beansprucht. Ununterbrochene Arbeitszeit von 48—50 Stunden gehören da nicht zu den Seltenheiten. Die Folge sei da sehr häufig, dass ein Unfall passiere, aber nicht weil der Betreffende nachlässig, sondern weil er nicht mehr fähig war, seinen Wachtdienst zu versehen. Es sei gerade auf Grund dieses sehr zu bedauern, dass das Dreiwachesystem abgelehnt worden sei. Hierbei würde gleichzeitig noch einmal das Thema »Ablösung der Schiffsoffiziere untereinander« berührt. Als s. Zt. die Strandung des »Helios« sich ereignete, wurde gerade der Uebelstand, dass auf kleineren Schiffen der wachhabende Offizier sich irgendwo, blos nicht auf der Brücke, befindet, hervorgehoben. Ferner wurde erwähnt, dass von einer formellen Uebergabe der Wache ebenfalls keine Rede sei, sondern dass im Gegenteil sehr häufig der ablösende Offizier auf der Brücke keinen Menschen mehr vorfindet, es ihm also überlassen bleibt, sich so gut oder so schlecht es geht, in vorliegenden Verhältnissen zu orientieren. Es wurde damals auch Propaganda für Aenderung dieser Zustände gemacht, jedoch ist diese Angelegenheit mit der Zeit glücklich wieder eingeschlafen. Es wurde beschlossen, gerade auf die Sache bei Gelegenheit zurückzukommen.

Büchersaal.

Nautikus 1902. Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen. Vierter Jahrgang. Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung, Berlin. Preis geh. Mk. 3,75, geb. Mk. 4,—.

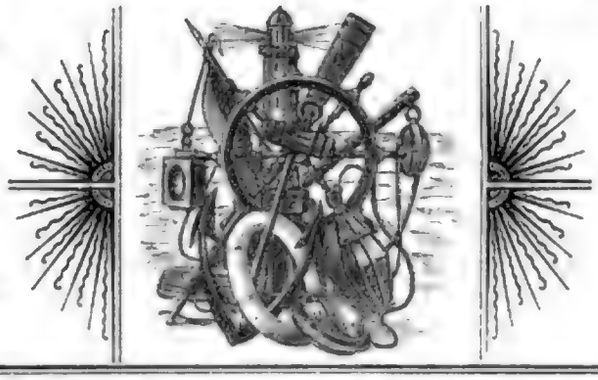
Dieses alljährlich um diese Zeit erscheinende Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen hat sich in seinem 3jährigen Bestehen als höchst wertvoll für alle Kreise erwiesen, die den Fragen unserer Kriegsmarine, der Handelsmarine und maritimen Dingen überhaupt Interesse schenken. Im Vergleich mit seinen Vorgängern bietet der kürzlich erschienene 4. Jahrgang sowohl in seiner äusseren Gestalt wie vor Allem in seinem Inhalte wesentliche Vorzüge. Er hat ein grösseres vornehm ausgestattetes Format angenommen, ist mit zahlreichen, vortrefflichen Abbildungen geschmückt, und bringt eine aufs Beste redigierte Uebersicht der Fachwissenschaften, die sich mit dem militärischen Schutz, der politisch-wirtschaftlichen Entwickelung, der technischen Ausgestaltung und statistischen Erfassung unserer Seeinteressen beschäftigen. Der erste Teil des Jahrbuches enthält wichtige Aufsätze kriegsmaritimen, politischen und historischen Inhalts wie: Die deutsche Kriegsmarine 1901/02. — Die Fortschritte fremder Kriegsmarinen. — Die Unterseeboote der Gegenwart. — Die Abhängigkeit der modernen Kriegsschiffe von Ausrüstungsplätzen, insbesondere die Bekohlungsfrage. — Die Erschliessung Chinas. — Die Blütezeit der dänischen Seemacht. — Seemacht und Volkswirtschaft Russlands unter Peter dem Grossen. — Hieran schliessen sich im zweiten Teil lehrreiche wirtschaftliche und technische Aufsätze an über: Die neuesten Fortschritte der deutschen Handelsmarine. — Der Einfluss des Schiffbaus auf die Wirtschaftlichkeit der Schiffahrtsbetriebe. — Die Verwendung von Dampfturbinen als Schiffsmotore. — Deutsche Auswanderung im 20. Jahrhundert. — Die neue Seemannsordnung. — Die Entwickelung des nautischen Unterrichts in Deutschland. — Die Fortschritte der deutschen Hochseefischerei in den letzten Jahren. — Der dritte, statistische Teil des Jahrbuches bringt durchweg die neuesten, zum überwiegenden Teil auf amtlichem Material beruhenden Angaben aus den wichtigsten Gebieten des Seewesens und der Weltwirtschaft. Besonders wertvoll sind die Uebersichten über die deutsche Handelsflotte und Welthandelsflotte, des deutschen und des Weltschiffbaus und des Kabelnetzes der Erde. So ist der 4. Nautikus-Jahrgang in seiner vornehmen und erweiterten Gestalt ganz dazu angetan, sich zahlreiche Freunde zu erwerben und sich als sehr notwendig für eine richtige Beurteilung aller einschlägigen Fragen unserer Kriegs- und Handelsflotte, aller überseeischen wirtschaftlichen und politischen Interessen zu erweisen.

Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.
(Geschäftsführender Verein, Steinhöft 1.)

Seeschiffer-Verein „Weser" in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin" in Stettin.



Schiffer-Gesellschaft in Lübeck.

Verein Flensburger Seeschiffer in Flensburg.

Seeschiffer-Verein in Danzig.

Die Navigierung der Personen-Flussdampfer auf der Unterelbe.*)

Leider muss ich mit der »Primus«-Katastrophe beginnen, weil diese wieder klar zeigt, dass die Navigierung der Personen-Flussdampfer auf der Unterelbe hauptsächlich bei Nachtzeit sehr schwierig ist. Über die Schuld oder Nichtschuld der beiden Führer ist ja schon genug geschrieben worden, ich will dieses Thema auch nicht weiter berühren. Die Hauptsache ist, wie solche Kollisionen für die Folge verhütet werden können.

Die Anlegebrücken für Personendampfer auf der Unterelbe liegen auf der Fahrt ab Hamburg von Lühe an und auf der Fahrt nach Hamburg von Schulau an auf der linken oder Backbordseite der Dampfer, müssen also immer mit Steuerbordruder genommen werden. Auf der Fahrt nach Hamburg kommt noch die Bekanntmachung der Deputation für Handel und Schiffahrt vom 16. Dezember 1892 hinzu »betreffend das Elbfahrwasser vor Finkenwärder«, welche allen Fahrzeugen bis zu 3 m Tiefgang vorschreibt, ausschliesslich das nördliche Fahrwasser zu benutzen, bei einer Strafe bis zu 60 Mk. oder 14 Tage Haft. Um nun in dieses nördliche Fahrwasser, dessen Mündung bei der Teufelsbrücker Landungsbrücke sich befindet, hineinzukommen, müssen oft die Fahrzeuge, also auch die Personen-Flussdampfer, wenn ausschliesslich hier nach der Kaiserl. Verordnung navigiert werden soll, welche jedoch für die oben erwähnte Strecke teilweise aufgehoben ist, lange Zeit quer ab Nienstedten warten, bis alle grösseren in Sicht befindlichen Schiffe, welche das Hauptfahrwasser bei Finkenwärder benutzen, passiert sind. Dies Manöver wiederholt sich sehr oft auch bei allen übrigen oben erwähnten Anlegebrücken**), welche der Personendampfer auf seiner Backbordseite hat. Dass an diesen Stellen die Kollisionsgefahr sehr gross ist, muss mir jeder Schiffsführer aus Erfahrung und jeder Praktiker bestätigen.

Bei Tage liegt die Sache anders, dann ist der Personendampfer als solcher kenntlich. Der Führer des entgegenfahrenden Dampfers weiss, dass an den erwähnten Landungsbrücken Personen an- resp. abgesetzt werden sollen und gibt Steuerbordruder.

Aus diesen Ausführungen ist also die Schlussfolgerung zu ziehen und dies ist die Hauptfrage: »Wie kann sich ein Personen-Flussdampfer als solcher bei Nachtzeit kenntlich machen?« — Allein Schallsignale sind hier nicht angebracht, es müsste schon ein helles rotes Licht hoch über dem Toplicht geführt werden. Die Hauptsache ist, dass dies anzuwendende Feuersignal nicht mit den schon jetzt in Anwendung befindlichen verwechselt werden und doch noch zu Irrtümern führen kann.

Wenn z. B. der »Primus« als Personen-Flussdampfer zu erkennen gewesen wäre, so hätte der Führer der »Hansa« jedenfalls nicht absolut die rechte Seite des Fahrwassers behauptet, zumal nicht in der Nähe der Mündung des Nordfahrwassers vor Finkenwärder, welches der »Primus« doch benutzen musste.

Nun noch eine Betrachtung über die Rettungsmittel, welche auf jedem Flussdampfer, welcher Personen auf der Elbe befördert, vorhanden sein müssten:

Dass auf jedem Dampfer, welcher Personen auf der Elbe befördert, mindestens ein mit dem nötigen Fahrgerät ausgerüstetes brauchbares Boot vorhanden sein muss, brauche ich wohl nicht weiter zu beweisen. (Zu mehreren Booten fehlt meistens die Bemannung.) Ausserdem wäre es erforderlich, dass ausser einer Anzahl Rettungsringe möglichst viele Holzbänke mit Luftkasten aus Zinkblech unter den Sitzen versehen, an Bord sich befinden. Schwimmwesten halte ich nicht für praktisch, weil dieselben durch Nässe leiden, verfaulen und verloren gehen und bei plötzlich eintretender Gefahr doch nicht benutzt werden können.

Stade, den 18. August. **Carsten Tiemann.**

*) Weil der Herr Verfasser hier Vorschläge macht, die in den Rahmen einer Lokalverordnung für die Elbe gehören, sind seine Ausführungen auf dieser Seite abgedruckt. Hat doch der Verband ein Recht darauf, alle neuen Gesichtspunkte in einer Lokalverordnung zuerst zu erfahren. Und die Kritik an den Rettungsvorrichtungen berührt einen Gegenstand, dem der Hamburger Verein schon seit mehreren Jahren seine Aufmerksamkeit schenkt.

**) Das hamburgische Seeamt stellt diese Forderung bekanntlich nicht auf, wie aus der Begründung des Seeamtsspruches »Primus« — »Hansa« hervorgeht: »Ein zu weit gehender Formalismus wäre nirgends weniger am Platze, als bei der Interpretation nautischer Vorschriften. In diesen Fehler würde man zum Beispiel verfallen, wenn man von einem Dampfer, der von einem Ponton an der Nordseite des Elbufers zu einem nur wenige hundert Meter oberhalb an derselben Seite belegenen Ponton steuert, verlangen wollte, inzwischen die Südseite des Fahrwassers zu gewinnen und damit zweimal ein belebtes Fahrwasser zu kreuzen. In einem solchem Falle wäre es wahrscheinlich ungefährlicher für den Dampfer, die kurze Strecke von Ponton zu Ponton an der falschen Seite des Fahrwassers zurückzulegen.«

Digitized by

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.

Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1902. No. 35. Hamburg, den 30. August. XXXIX. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Der Seeverkehr und die Handelsflotte Hamburgs. — Entscheidungen des Reichsgerichts etc. — Lokalverordnung für die Elbe. — Rettungsvorrichtungen auf Flussdampfern. — Der Hafen von Leer. — Dampferwege zwischen Europa und dem Golf von Mexiko. — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mitteilungen. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Auf dem Ausguck.

Der Seeschleppschiffahrt, dem Seebergungswesen und dem Hochseefischereigewerbe nahestehende Personen beschäftigt seit einiger Zeit die Interpretation **des § 135 der neuen Seemannsordnung.** Er lautet:

§ 135. Keine Anwendung finden:
1. auf Seeschlepper der § 1 Abs. 2 und die §§ 35 bis 38;
2. auf Bergungsfahrzeuge der § 1 Abs. 2 und, soweit diese Fahrzeuge in Tätigkeit sind, die §§ 35 bis 38;
3. auf Hochseefischereifahrzeuge der § 36, der § 37 Abs. 2 und der § 38 Abs. 1 und soweit die Mannschaft vertragsmässig am Gewinne beteiligt ist, der § 1 Abs. 2.

In den betreffenden Interessentenkreisen herrscht nun insofern Meinungsverschiedenheit über die Auslegung dieses Paragraphen, als die Einen aus der Ungültigkeitserklärung des § 1 Abs. 2 für sich das Recht herleiten, Voreinbarungen in beliebiger Anzahl treffen zu dürfen, während Andere glauben, dass nur die Vorschriften der dort ausdrücklich angegebenen Paragraphen (35 bis 38) auf ihre Betriebe keine Anwendung finden sollen. — Der § 1 Abs. 2 hat nun bekanntlich folgenden Worlaut:

›Sie (nämlich die Vorschriften der Seemannsordnung) sind der Abänderung durch Vertrag entzogen, sofern nicht anderweitige Vereinbarungen ausdrücklich zugelassen sind‹.

Das heisst also: den Vorschriften der neuen Seemannsordnung ist — abgesehen von den angeführten Ausnahmen — grundsätzlich der Charakter zwingenden Rechtes gegeben. Da nun dem neuen Gesetz das erwähnte Gepräge nur durch den zitierten Abs. 2 des § 1 aufgedrückt worden ist, muss nach dessen Nichtigkeitserklärung auch das ganze Gesetz sofort wieder sein Aussehen ändern und die Züge der alten Seemannsordnung annehmen, deren privatrechtliche Vorschriften den Charakter von Rechtsregeln tragen, der Abänderung unterworfen durch Vereinbarungen der Vertragschliessenden. Damit wäre ausgesprochen, dass solchen Betrieben, auf die der Abs. 2 des § 1 keine Anwendung findet, später unter der neuen ebenso wie heute unter der alten Seemannsordnung das Recht eingeräumt worden ist, im Heuervertrag überall da Vereinbarungen zu treffen, wo die Vorschriften der Seemannsordnung nicht aufrecht gehalten werden können oder sollen. Wenn der Gesetzgeber noch ausserdem einzelne Paragraphen als ungültig für jene Betriebe aufzählt, dann spricht daraus lediglich die Erkenntnis, dass die in jenen Paragraphen aufgestellten Forderungen unerfüllbar für die erwähnten Betriebe sind. Ohne die besondere Aufzählung der Paragraphen würden die Vertragschliessenden jedesmal gezwungen werden, eine grosse Reihe von Vereinbarungen zu treffen, die sich lediglich gegen die Vorschriften eben jener Paragraphen richten. Der Gesetzgeber handelte unseres Erachtens also wohl überlegt, wenn er ausser der Ungültigkeitserklärung des § 1 Abs. 2 noch bestimmte Vorschriften der Seemannsordnung als nicht anwendbar auf die Seeschlepper-, Bergungs- und Hochseefischereibetriebe ausdrücklich hervorhob.

* * *

Digitized by Google

Von sehr geschätzter Seite erhalten wir folgende Zuschrift:

»Durch Ihren Hinweis auf den grossen Unterschied zwischen den im **Signalbuch** und in der **Kaiserl. Verordnung** vom 10. Mai geforderten bezw. erlaubten **Schallsignale** bei dickem Wetter (»Hansa« No. 33, Seite 385/386) haben Sie die nautischen Kreise auf einen Umstand hingelenkt, der gewiss die ernsteste Beachtung verdient. Ich stimme vollkommen mit Ihrer Schlussfolgerung überein, dass der in der ganzen Tagespresse verbreitete Erlass des Herrn Handelsministers entweder unrichtig wiedergegeben ist oder dass den Kreisen, die eine Revision der Kaiserl. Verordnung nicht für nötig halten, der »grosse zu Missverständnissen leicht Anlass bietende Unterschied zwischen beiden internationalen Veröffentlichungen nicht bekannt ist«. Nicht aber vermag ich Ihre Ansicht zu teilen, wenn Sie nach Wiedergabe der Notiz aus dem Signalbuch, welche die Schiffsführer beim Abgeben der betr. Signale zur Vorsicht mahnt, folgende Worte aussprechen:

»Dass trotz dieser Erkenntnis, die Erlaubnis zu den mannigfachen dort weiter angeführten Licht- und Schallsignalen gegeben ist, muss eigentlich Befremden erregen, zumal doch . . . . .«

Diese Aeusserung erweckt unwillkürlich den Eindruck, als gelten Ihre Worte der deutschen Regierung. Das wäre aber ungerecht. Der Entwurf zu einem Signalbuch wurde bekanntlich den einzelnen Regierungen von England mit dem Ersuchen um Annahme zugestellt. Und in dieser Vorlage waren ebenso die Morsesignale wie die Warnung vor ihrem allzuhäufigen Gebrauch vorgesehen. Es konnte sich also nur um Annahme oder Ablehnung handeln. Selbst wenn die deutsche Regierung sich auf den letzteren Standpunkt gestellt und gegen die Aufnahme der Licht- und Schallsignale, als unvereinbar mit den Vorschriften der Kaiserl. Verordnung, protestiert hätte, — sie wäre überstimmt worden. Bei dem internationalen Charakter des Signalbuchs war aber Voraussetzung, dass sich die Minderheit der Ansicht der Mehrheit fügte. Wie die Sache nun liegt, wäre es sehr erwünscht, wenn Sie mündlich und schriftlich ganz besonders auf die Gefahr hinweisen wollten, die das missbräuchliche Abgeben der laut Signalbuch erlaubten Schallsignale in sich birgt.« — —

Es hat uns fern gelegen, wegen der Aufnahme der Licht- und Schallsignale in das Signalbuch, gerade der deutschen Regierung Vorwürfe zu machen. Wäre Solches beabsichtigt gewesen, dann müssten auch die deutschen Schiffahrtskreise, denen s. Zt. der englische Entwurf zur gutachtlichen Aeusserung zugestellt wurde, getadelt werden, da unseres Wissens von ihrer Seite Bedenken gegen die Aufnahme der Schallsignale nicht erhoben worden sind. Was uns hauptsächlich zur Stellungnahme und zu jener kritischen Bemerkung Anlass gab, war der Wunsch, die massgebenden Kreise von der Notwendigkeit einer Abänderung des Seestrassenrechts, soweit die Schallsignale in Betracht kommen, zu überzeugen. Mit demselben Recht wie Schallsignale nach dem internationalen Signalbuch, müssen sie auch, zur Vermeidung verhängnisvoller Missverständnisse, nach dem ebenfalls internationalen Seestrassenrecht erlaubt sein. Eine Uebereinstimmung nach der einen oder der anderen Seite ist jedenfalls notwendig. Eine Berechtigung der beregten Licht- und Schall-Warnungssignale unter Hinweis auf das Morsesystem, zu dem sie gehören, kann nicht aufrecht erhalten werden, da es in der Praxis natürlich vollständig gleichgültig bleibt, welchem System ein wahrgenommenes Signal einzureihen ist. Wir meinen aber, dass die deutschen nautischen Kreise, insbesondere der lediglich aus Fachleuten bestehende Verband Deutscher Seeschiffervereine, die Gelegenheit wahrnehmen sollten, in Zusammenhang mit den Leithäuser'schen Vorschlägen zu Seitenschallsignalen auch gleich die Frage zu prüfen, ob die nach dem Signalbuch erlaubten Schallwarnungssignale in den Rahmen des Seestrassenrechts hineinpassen. — Ergänzend soll noch gesagt werden, dass der beregte Erlass des Herrn Handelsministers — allerdings in einem anderen Wortlaut — insofern auf einen Unterschied in den Notsignalen verwies, als im Signalbuch unter No. 4 der Notsignale bei Tage ein Signal vorgesehen ist, das in der Kaiserl. Verordnung vom 7. Mai 1897 fehlt. Diese Abweichung ist nicht ganz ohne Bedeutung, da die missbräuchliche Benutzung der Notsignale, wie solche im Seestrassenrecht angegeben sind, bekanntunter Strafe gestellt ist.

* * *

Durch das französische Marineministerium sind kürzlich über den **Seeverkehr** aller **französischen Häfen** während des ersten Halbjahres Angaben gemacht, die wegen ihres amtlichen Charakters Anspruch auf Glaubwürdigkeit haben. Trotzdem wird man gut tun, von den Zahlen, die in der ausserordentlich schnellen Zeit von vier Wochen aus sämtlichen Hafenplätzen zusammengebracht sind, nicht absolute Genauigkeit zu fordern. Zur Beurteilung über die Entwickelung des Seeverkehrs eines Landes sind minutiöse Angaben aber auch nicht erforderlich. Nach diesem offiziellen Material haben vom 1. Januar bis 30. Juni 1902 und während derselben Periode in 1901 in nachstehenden französischen Häfen verkehrt: (Siehe Tabelle.)

Der Gesamtraumgehalt aller in französischen Häfen verkehrenden Schiffe, einkommender und ausgehender, betrug in der ersten Hälfte dieses Jahres 15 376 146 t gegen 15 356 861 im Vorjahre. Also eine Zunahme von noch nicht 20 000 t. Sieht man

von Marseille, der ersten französischen Seestadt ab, die sich seit langer Zeit einer zwar langsamen aber doch fortdauernden Verkehrszunahme erfreut, dann dürfen ausser dem schnellaufstrebenden Boulogne, nur Dünkirchen, San Malo, La Rochelle und — wenn man es auch erwähnen will — Nizza, von sich sagen, dass ihr Verkehr nicht gerade gefallen ist. Da verglichen mit dem Vorjahre ihr gesamter Mehrverkehr 40 000 t nicht übersteigt, kann von einer besonderen Prosperität kaum die Rede sein. Bedenklich ist der schon seit längerer Zeit beobachtete Rückgang von Havre, eines Hafens, der wegen seiner günstigen Lage nicht nur als Seestadt, sondern auch als Kaffeestapelplatz lange Jahre hindurch eine hervorragende Rolle spielte. Sein Niedergang fällt mit dem Zeitpunkt zusammen, an dem sich die Hamburg-Amerika-Linie entschloss, ihre New-Yorker Dampfer auf der Ausreise nicht mehr Havre anlaufen zu lassen. Dass nur in 6 der angeführten 18 Häfen eine Verkehrssteigerung, in 12 aber ein Verkehrsniedergang zu verzeichnen ist, spricht nicht für die Nachahmung einer Schutzzollpolitik nach französischem Muster. Nächst der Höhe des Verkehrsumfanges eines Landes ist der Anteil einer seigenen Flagge an seiner Vermittelung von Bedeutung. Aus den daraufbezüglichen Veröffentlichungen geht hervor, dass an der Einfuhr (in der ersten Hälfte des Jahres) 3394 Schiffe mit 2 290 831 t (2 322 579 im Vorjahre) unter französischer Flagge und 8249 mit 6 450 605 (6 506 842) unter ausländischer beteiligt waren, während die Ausfuhr durch 3919 französische Schiffe mit 2 309 276 (2 246 395) und durch 6 457 ausländische Schiffe mit 4 325 554 (4 251 653) vermittelt wurde. Der Prozentsatz der französischen Flagge an der Beförderung der Einfuhr beträgt also 26, an der Ausfuhr 35. Nun noch einige Worte über die französischen Schiffswerften und wir haben in knapper Darstellung ein Bild der französischen Seeschiffahrt, Handelsmarine und Schiffbauindustrie, ihrer Tätigkeit und Entwickelung im ersten Halbjahr 1902. Nicht weniger als 108 Schiffe mit 293 384 t sind in dieser Zeit von französischen Werften an die Auftraggeber abgeliefert; 120 000 t mehr als im ersten Halbjahr 1901. Und dieser Gesamtraumgehalt verteilt sich mit 212 802 t auf Segelschiffe und nur mit 80 582 t auf Dampfer. Für das Prämienwesen ein Triumph, wie man ihn sich überzeugender kaum vorstellen kann! Wie aber, wenn einst eine Regierung mit dem System staatlicher Unterstützungen bricht und französische Segelschiffsreeder auf die freie Entfaltung ihrer Kräfte angewiesen werden? Der Preis der Segelschiffe würde rapide fallen und dem französischen Segelschiffspark würde durch Neubauten kaum neues Blut zugeführt werden. — Die Durchschnittsgrösse neuerbauter Segler betrug 2500 t, von den Dampfern massen sieben über 4000, vier über 5000 und einer über 6000 t. Nach ihrem Produktionsumfang stehen St. Nazaire und Nantes, als Schiffbaustätten, mit 135 094 t an erster Stätte, dann folgen Le Ciotad und Marseille mit 67 700 t, Havre und Rouen mit 62 530 und Dünkirchen mit 22 750 t.

Häfen	1902		1901	
	Schiffe	Raumgeh. t	Schiffe	Raumgeh. t
Dünkirchen	1 276	949 909	1 349	924 308
Calais	1 867	641 925	1 784	643 726
Boulogne	1 526	1 839 074	1 598	1 208 737
Rouen	786	436 035	980	565 477
Dieppe	1 406	310 230	1 445	355 633
Havre	1 740	1 875 287	1 820	1 906 324
Honfleur	158	49 413	196	67 153
Caen	385	119 997	385	157 973
Cherbourg	965	1 384 862	958	1 456 846
Saint-Malo	706	170 162	572	143 335
Nantes	363	183 896	364	185 859
Saint-Nazaire	414	385 218	491	427 532
La Rochelle	267	324 196	244	323 593
Bordeaux	1 070	850 271	1 156	888 625
Bayonne	287	151 591	317	156 059
Cette	811	458 772	853	536 337
Marseille	3 911	4 630 531	3 846	4 474 728
Nizza	203	75 685	199	62 449
Andere Häfen	3 878	999 692	3 773	872 170

Der Seeverkehr und die Handelsflotte Hamburgs im Jahre 1901.

Ueber den Umfang des Seeschiffsverkehrs von Hamburg liegen amtliche Daten zwar schon bis zum 30. Juni dieses Jahres vor; eine eingehende Schilderung der Verkehrsbewegung nach Flaggen, Bestimmungs- und Herkunftsländern kann naturgemäss erst dann erfolgen, wenn das ganze umfangreiche Material gesichtet und den Angaben früherer Jahre gegenübergestellt ist. Und so erklärt es sich, dass vom handelsstatistischen Bureau erst im Laufe des verflossenen Monats die unter dem Namen »Tabellarische Uebersichten des hamburgischen Handels im Jahre 1901« bekannte amtliche Statistik veröffentlicht wurde. Das bedeutende Werk gibt bis ins Einzelne Aufschluss über Hamburgs Seeschiffahrt, Flusschiffahrt, Wareneinfuhr, Warenausfuhr, Seeversicherungen, Auswandererbeförderung, Banken, Wechsel und Geldverkehr. Eine Fundgrube für den forschenden Statistiker, zumal die dort gemachten Angaben sich nicht auf das Berichtsjahr beschränken, sondern recht weit in unserer Zeitrechnung — bei der Seeschiffahrt sogar bis zum Jahr 1815 — zurückgreifen.

Die Leser interessiert hauptsächlich das Thema »Seeschiffahrt«, aber auch der Flusschiffahrt müssen wir uns mit einigen Worten zuwenden, schon um festzustellen, wie gross der gesamte auf dem Wasser

vermittelte Warenverkehr Hamburgs ist. Bekanntlich wird dem Londoner und Liverpooler Schiffsverkehr, wenn sie zahlenmässig den Verkehrsergebnissen anderer Hafenplätze gegenübergestellt werden, stets die Warenbewegung auf der Themse oder Mersey hinzugezählt.

Unter den im Jahre 1901 **angekommenen** 12 847 **Seeschiffen** mit 8 383 365 t R. fallen nach Herkunftsländern geordnet: 1) aus deutschen Häfen 4579 Schiffe mit 759 067 t R. und zwar: 2045 Segler mit 95 279 t, 1075 Leichter mit 286 708 t, 927 Dampfer mit 373 108 t und 523 Schleppschiffe mit 3882 t; 2) aus dem übrigen Europa 6665 Schiffe mit 4 009 679 t R., darunter 5942 Dampfer mit 3 946 337 t R.; 3) von aussereuropäischen Häfen 1612 Schiffe mit 3 614 619 t R., darunter 1299 Dampfer mit 3 211 419 t R. Von der Gesamtzahl waren 9449 Schiffe mit 7 620 267 t beladen, die übrigen kamen in Ballast an. Nach Flaggen betrachtet, führten unter allen angekommenen Schiffen 7335 mit 4 473 796 t R. die deutschen Farben, 3510 mit 2 944 147 die britischen, 476 mit 283 589 die norwegischen, 443 mit 138 028 die dänischen, 262 mit 96 256 die schwedischen, 547 mit 114 351 die holländischen, 79 mit 87 507 die französischen, 71 mit 82 738 die spanischen, 33 mit 52 178 die italienischen, 18 mit 37 600 die österreich-ungarischen Farben u. s. w.

Diesen angekommenen Schiffen stehen 12 823 **Schiffe** mit 8 351 817 t R. gegenüber, die den Hamburger Hafen im Jahre 1901 **verlassen** haben. Sie zerfallen nach den Bestimmungsländern gesondert in: 1) 4049 mit 678 226 t R. nach deutschen Häfen (darunter 1612 Segler mit 65 545 t, 1069 Leichter mit 283 652 t, 824 Dampfer mit 325 622 t, 544 Schlepper mit 4007 t); 2) 7386 Schiffe mit 4 442 773 t R. nach dem übrigen Europa (darunter 6161 Dampfer mit 4 244 182 t); 3) 1388 Schiffe mit 3 230 218 t R. (darunter 1158 Dampfer mit 2 932 338 t). An dieser Seeausfuhr waren die nachstehenden Flaggen mit folgendem Anteil beteiligt: die deutsche mit 7325 Schiffen und 4 456 223 t R., die britische mit 3489 und 2 911 164, die norwegische mit 482 und 295 974, die dänische mit 425 und 136 552, die holländische mit 563 und 115 949 t, die schwedische mit 260 und 97 011, die spanische mit 73 und 85 569, die französische mit 77 und 85 097, die italienische mit 37 und 55 480, die österreich-ungarische mit 18 und 37 514 t R. u. s. w.

Die Zahl der angekommenen und abgegangenen Schiffe mit ihrem Raumgehalt beträgt also im Berichtsjahr 25 670 mit 16 735 182 t R., gegen 26 211 Schiffe mit 16 087 673 t R. im Vorjahre. Eine Abnahme von 550 Schiffen gegenüber einer Zunahme von beinahe 700 000 t R. Ein Beweis der ständig wachsenden Schiffsgrössen. Hierzu kommen im Berichtsjahre in der Flusschiffahrt von der Elbe angekommene 18 542 Fahrzeuge und Flösse mit einer Tragfähigkeit von 5 010 892 t und 18 279 mit 4 913 457 t Tragfähigkeit nach der Oberelbe abgegangene Fahrzeuge. Gegenüber dem vorjährigen Flusschiffsverkehr eine Abnahme von 436 Fahrzeugen und eine Zunahme von 772 753 t Tragfähigkeit. Also auch beim Flussverkehr das Bestreben, die Fahrzeuge auf Kosten ihrer Anzahl zu vergrössern.

Grosser Beachtung wert sind für unsere Besprechung zwei Tabellen mit Angaben der angekommenen und abgegangenen Schiffe, gesondert nach ihrem Raumgehalt, nach ihrem Besatzungsetat und nach ihren Flaggen während der letzten vier Jahre. Auch gibt eine besondere Rubrik für diese Periode den Prozentanteil der Flaggen am Gesamtverkehr an. Während das erwähnte Material Anhaltspunkte zu vergleichenden Betrachtungen gewährt, lassen sich aus den Zahlen über den Besatzungsetat keine begründeten Schlüsse über die Bemannungsverhältnisse ziehen. Denn die dort angegebenen Schiffe sind nicht nach ihrer Gattung gesondert, sondern nur allgemein als »Schiffe« vermerkt. Man weiss deshalb nicht, wie viele unter ihnen Dampfer oder Segler oder Leichter sind; noch weniger geht natürlich aus diesen Zahlen hervor, mit welchem Anteil die Passagierdampfer mit ihrem grossen Bedienungspersonal in ihnen enthalten sind.

Beschränken wir uns nun auf die Betrachtung der Verkehrsbeteiligung einzelner Flaggen innerhalb des erwähnten vierjährigen Zeitraumes, dann geht hervor, dass der Verkehr nachstehender Flaggen folgende Verschiebung erfahren hat. Zugenommen haben: Die deutsche Flagge um 2 026 747 t R. die spanische um 122 793, die französische um 32 912, die schwedische um 32 859, die dänische um 21 554, die holländische um 15 737 und die russische um 2351 t R. Zurückgegangen in den vier Jahren ist die Verkehrsbeteiligung der britischen Flagge um 273 185 t R., der norwegischen um 172 235 und der belgischen um 8270 t R.

Der Prozentanteil der Flaggen am Raumgehalt des Gesamtverkehrs im Durchschnitt der Jahre 1898 bis 1901 betrug für die deutsche 51,02, für die britische 37,22, für die norwegische 4,13, für die dänische 1,64, für die französische 1,01, für die holländische 1,50, für die schwedische 1,15, für die spanische 0,61 etc.

Nun noch einige Angaben über die Beteiligung einzelner Reedereien an dem Gesamtverkehr des letzten Jahres. Gemeint sind nur die in regelmässiger Fahrt in Hamburg angekommenen Dampfer, geordnet nach dem Namen ihrer Reederei, nach den Herkunftsländern, nach der Anzahl ihrer Reisen, nach dem Raumgehalt und nach ihrer Nationalität. Darnach unterscheiden wir zwischen deutschen und ausländischen Reedereien die folgenden:

a) Deutsche Reedereien

Namen der Reederei	Namen der einzelnen Routen	Anzahl der Dampfer	Anzahl der Reisen	Netto-Raumgehalt in t R. für alle Reisen	
Hamburg-Amerika-Linie	Canada-Route	3	12	25 401	(25 080)
	Baltimore-Route	27	72	284 979	(259 932)
	New-Orleans-Route	12	14	47 366	(16 733)
	New-Yorker-Route	15	86	515 062	(503 680)
	Westindische Route	36	90	155 747	(145 882)
	Bahia-Santos-Route	10	16	28 929	(neu)
	Paranagua-Rio-Grande-Route	6	8	13 354	(neu)
	Para-Manos-Route	1	4	5 488	(8 348)
	Westküsten-Route	5	6	15 407	(neu)
	Ostasiatische Route	34	54	196 680	(159 866)
	Montevideo-Rosario-Route	9	13	35 003	(neu)
Hamburg-Südamerikanische Dampfschifffahrts-Gesellschaft	Bahia-Santos-Route	18	35	91 547	(117 308)
	Paranagua-Rio Grande-Route	7	18	33 262	(44 304)
	Para-Manos-Route	5	7	11 991	(neu)
	Montevideo-Rosario-Route	19	45	140 461	(143 770)
Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Hansa«, Bremen«	Portugiesische Route	3	20	10 311	(14 132)
	Montevideo-Rosario-Route	6	10	14 039	(29 756)
	Ostindische Route	49	71	179 451	(120 270)
H. W. Heidmann, Hamburg	Britische Häfen	4	118	115 527	(106 484)
Sauber Gebrüder, Hamburg	Britische Häfen	3	142	111 412	(125 251)
Deutsch-Australische Dampfschifffahrts-Gesellschaft, Hamburg	Australien via Antwerpen, Port Elizabeth, Ostindien, Suezkanal	22	37	109 953	(88 440)
Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Kosmos« Hamburg	Corral, Westküste via Montevideo, Hoore etc.	28	45	109 083	(110 416)
Rob. M. Slomann jr., Hamburg	Mittelmeer	19	90	107 864	(123 429)
Deutsche Levante-Linie, Hamburg	Konstantinopel-Algier-Route	14	39	51 455	(50 157)
	Alexandria-Malta-Route	4	4	5 093	(2 326)
	Odessa-Samsun-Route	11	16	21 720	(20 418)
	Jaffa-Mersina-Route	9	14	18 859	(16 310)
Hamburg-Londoner DampferLinie		12	190	100 262	(101 340)
Woermann-Linie m. b. H., Hamburg	Westafrika	23	67	97 464	(78 390)
Deutsche Ostafrika-Linie, Hamburg	Ostafrika	12	35	73 943	(54 419)
Union-Linie, Hamburg	New-York und Newport News	6	22	56 632	(59 401)
Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rederei	Portugiesische Route	12	48	36 770	(37 182)
	Mittelmeer-Route	7	13	10 309	(8 391)
A. C. de Freitas & Co., Hamburg	Mittelmeer-Route	5	24	26 340	(18 249)

b) Einige ausländische Reedereien

Union Castle Mail S. S. Co. London	Kapkolonie	18	23	76 881	(65 972)
Britisch und African S. N. Co., Liverpool	Westafrika	20	53	61 408	(52 645)
Both S. S. Co. and Red Cross Line, Liverpool	Brasilianische Route	19	32	49 859	(66 996)
	Iquitos (d. Amazonenstrom)	4	10	6 493	(6 141)
Worms & Co., Havre	Bordeaux, Havre etc.	6	52	54 084	(60 283)
Söndenfjelde Norske Dampskibs-Selskab	Norwegen	8	94	50 734	(50 666)
Svenska Lloyd	Gothenburg	5	101	49 880	(44 551)

*) Die in Klammern angegebenen Zahlen beziehen sich auf das Jahr 1900.

Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschiffahrt.

Mitgeteilt vom Reichsgerichtsrat Dr. Sievers.

14) Haftung des Staates für Baggerfahrzeuge nach dem Binnenschiffahrts-Gesetze.

In der Nacht zum 24. September 1896 lag der Ewer »Falke« nebst Ladung im Hafen von Glückstadt. In seiner Nähe befanden sich ein Bagger und vier Baggerschuten, die sämtlich dem preussischen Fiskus gehörten. Einige der Schuten hatten sich in der stürmischen Nacht von ihren Befestigungen losgerissen, waren auf den Ewer zugetrieben und hatten diesen hierbei beschädigt und zwar dergestalt, dass der Ewer alsbald sank. Für den Schaden an Schiff und Ladung wurde auch der Fiskus in Anspruch genommen. Es wurde festgestellt, dass das Zutreiben der Schuten auf den Ewer seine Ursache in der mangelhaften Befestigung der Schuten hatte, sowie ferner, dass in ungenügender Weise für Bewachung der fiskalischen Fahrzeuge gesorgt war, während das Abtreiben bei ordnungsmässiger Bewachung ebenfalls hätte vermieden werden können. Verantwortlich für die Befestigung und Bewachung der Schuten war der Baggerkapitän R.

Das Reichsgericht hatte sich nur mit der Frage zu beschäftigen, ob und in welcher Weise der Fiskus für das Verschulden des Baggerkapitäns zu haften habe.

Es hat Haftung auf Grund des Binnenschiffahrts-Gesetzes angenommen.

Schiffseigner im Sinne dieses Gesetzes ist nach § 1 der Eigentümer eines zur Schiffahrt auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern bestimmten und hierzu von ihm verwendeten Schiffes. Das Gesetz selbst sagt über den Begriff des Schiffes nichts. Nach der Begründung des Entwurfs soll der Sprachgebrauch entscheiden. Nach dem Sprachgebrauche und der Verkehrsauffassung gehören schwimmende Bagger und ebenso Baggerkähne und Baggerschuten zu den Schiffen. Nicht erfordert wird nach dem Binnenschiffahrts-Gesetz, dass das Schiff zum Erwerbe durch Schiffahrt bestimmt ist. In der Begründung des Gesetzentwurfs wird dies ausdrücklich hervorgehoben und bemerkt, dass auch Eigentümer von Hafenpolizei-Dampfern und ähnlichen, im amtlichen Dienst benutzten Fahrzeugen unter den Begriff des Schiffseigners fallen. Allerdings aber muss das Schiff zur Schiffahrt bestimmt sein und verwendet werden. Hierdurch aber werden nur solche Schiffe ausgeschlossen, die ständig gemacht sind, sei es, um zu Wohnzwecken zu dienen, sei es um Badeanstalten, Mühlen oder Brücken zu tragen. Der Ausdruck bedeutet nichts weiter, als dass es sich um Schiffe handeln muss, deren Zweckbestimmung es mit sich bringt, dass sie auf dem Wasser bewegt werden. Deshalb sind Bagger, die ihren Liegeplatz wechseln, und Baggerschuten, die die ausgebaggerte Masse wegschaffen, Schiffe, die zur Schiffahrt bestimmt sind und verwendet werden.

Daraus folgt, dass der Fiskus für den entstandenen Schaden haftet, aber auch, dass seine Haftung nach § 4 Abs. 1 nur eine beschränkte ist. Auf welche der verschiedenen Fahrzeuge aber die Haftung zu beschränken ist, bedarf noch weiterer Aufklärung. Gewiss ist zwar schon jetzt, dass der Fiskus mit dem Bagger haftet. Die Schuten unterlagen keiner selbstständigen und unabhängigen Führung. Sie sind Hülfsfahrzeuge des Baggers und es entspricht daher der Natur der Sache, dass — von dem Falle abgesehen, dass sich die Schuten im Tau des Schleppdampfers befinden — der Schiffsführer des Baggers auch Führer der Schuten ist. Kapitän R. hat schuldhaft gehandelt in Ausführung der Dienstvorrichtungen, die ihm in seiner Eigenschaft als Führer des Baggers oblagen; daraus aber ergibt sich die Haftung des Fiskus mit dem Bagger. Was aber die Schuten betrifft, so wird zu entscheiden sein, ob sie etwa als Zubehör des Baggers im Rechtssinne zu gelten haben, in welchem Falle auch sie nach § 103 Binnenschiffahrts-Gesetz Haftungsgegenstand sind. Kommt ihnen diese Eigenschaft aber nicht zu, dann ist in Betracht zu ziehen, dass R auch als Führer der Schuten schuldhaft gehandelt hat, dass aber aus diesem Grunde die Haftpflicht des Fiskus nur die Schute oder die Schuten ergreifen kann, deren Zutreiben auf den Ewer unmittelbar oder mittelbar ursächlich für den entstandenen Schaden gewesen ist.

Urteil des 1. Zivil-Sen. vom 24. Mai in Sachen Fiskus contra Peick und Lübcke. Rep. I. 62/02.

Lokalverordnung für die Elbe.

In Verbindung mit dem »Primus«-Unfall, welcher die Geschichte der Kollisionen auf der Elbe um das traurigste Kapitel bereichert hat, ist in letzter Zeit, auch in der »Hansa«, vielfach der Wunsch nach einer Lokalverordnung für die Elbe recht starkem Ausdruck verliehen. Und mit Recht! Die massgebenden Behörden sollten die Einsicht haben, dass ohne solche nachgerade nicht mehr auszukommen ist und es sollte denn auch nicht länger gezögert werden, solche zustande zu bringen. Man setze eine Kommission aus den beteiligten Behörden zusammen, mit dem einfachen kategorischen Imperativ, ohne politische Seitenblicke die Sache aus dem Stand der Vorarbeiten endlich herauszuheben — um mich drastisch auszudrücken, nötigenfalls bei Wasser und Brot — und man wird sehen, dass die Sache schon gehen wird, ebenso wie Zollanschluss, Mitteleuropäische Zeit etc. gingen, — zum Schaden von Niemand, brauche ich wohl kaum hinzuzufügen.

Unfälle machen bekanntlich immer klüger. Auch der »Primus«-Unfall hat seine Lehren. Mancher Fachmann wird

sagen, er lehrt schliesslich weiter nichts, als dass Schiffsführer keine Gedankenleser sind und Kollisionen auf dem Wasser unvermeidlich bleiben, aber er lehrt doch auf Mittel und Wege sinnen, solchen wenigstens nach Tunlichkeit vorzubeugen. Und ich glaube, uns ist ein solches Mittel gegeben. Aus der Verhandlung des P.-H.-Falles vor dem Seeamt geht unzweifelhaft hervor, dass, wenn die Führung der »Hansa« gewusst hätte, es mit einem Flussdampfer zu tun zu haben und umgekehrt die Führung des »Primus« sicher gewesen sei, einen Seedampfer vor sich zu haben, der ohne Rücksicht auf kleine Dampfer und Fahrzeuge und nach den Leitfeuern und Innehaltung des tiefen Fahrwassers steuert, also seinen Kurs so ziemlich beibehält, dass es alsdann nie zu einer Kollision gekommen wäre. »Hansa« würde eben den Kurs in den Leitfeuern gehalten und »Primus« hätte sich vor ihr geborgen.

Daraus würde sich die Forderung ergeben:

1) den grossen oder tiefgehenden Schiffen resp. den langen Schleppzügen »Wegerecht« — oder wenn Einigen das Wort nicht schmeckt — »Wegepflicht« gegenüber den kleinen Schiffen im eigentlichen tiefen Fahrwasser zu geben;

2) eine Unterscheidung solcher Schiffe durch ein sichtbares Merkmal vorzunehmen.

Ich weiss, die erste Forderung ist recht alt, ich weiss auch, dass die sogenannten kleinen Segelschiffer sich dagegen sträuben, aber es ist eine unleugbare Tatsache, dass nur so Kollisionsgefahren auf der Elbe vermindert werden können. Die Führer von Flussdampfern und Barkassen werden kaum einen Einwand machen, wenn sie wissen, dass sie dem grossen Schiff aus dem Wege zu gehen haben, solange dieses verpflichtet ist, Kurs im Fahrwasser zu halten und man ihnen gestattet, sonst die beiden Seiten des Flusses je nach Bedürfnis uneingeschränkt zu benutzen. Die Führer von Flussdampfern sind nur froh, wenn die Position sich klärt. Unter sich helfen diese sich schon selbst, ebensogut wie im Hamburger Hafen.

Aber auch die kleinen Segelschiffer sollten anerkennen, dass es für sie nur einen grossen Wert haben kann, zu wissen, dass das grosse Schiff im Fahrwasser seinen Kurs hält. Erlaubt der Wind den kleinen Seglern direkt auf- oder abwärts zu liegen, machen sie Fahrt dabei durch das Wasser, so haben sie ja nur nötig, sich überhaupt (kurze Kreuzungen ausgeschlossen) im Nebenfahrwasser oder zur Seite des Hauptfahrwassers zu halten. Sie können das sehr leicht, tun es auch tatsächlich schon. Anders liegt der Fall ja beim Kreuzen. Hier kann ich verstehen, dass die kleinen Schiffer nichts von der ganzen Breite des Stroms zur ihrer Verfügung einbüssen mochten, aber sie sollten doch einsehen, dass es dem grossen Schiff in dem für ihn engen Fahrwasser noch viel schwieriger wird, sich durch die kleinen Segler frei hindurchzuwinden, wie es für den kleinen Segler wird, einmal an den Wind zu luven oder einmal mehr über Stag zu gehen. Gewiss, der Fall von Windstillen ist denkbar, oder sonstwie der Fall einer Unmöglichkeit, dem grossen Schiff im tiefen Fahrwasser ausweichen zu können, aber bei Tage wird jeder Lotse das sofort erkennen und berücksichtigen und bei Nacht wird es nicht allzuviel Terpentin kosten, wenn in solchen seltenen Fall die Fackel einigemale gezeigt werden muss. Den kleinen Segelschiffern sollte wirklich ihre eigene Sicherheit soviel wert sein, dass sie einige kleine Unbequemlichkeiten als das kleinere Übel schon hinnehmen sollten. Die vielen Bedenken, welche diese Herren auf ihren Versammlungen auskramen, haben mich nie besonders überzeugt. Sie erwecken den Eindruck des kleinlich Hervorgesuchten. Ich glaube sogar, wenn diese Herren einmal eine Gewissensfrage an sich richten, sie finden werden, dass ihre Aversion gegen eine Lokalverordnung, hauptsächlich einer generellen Abneigung gegen neue Regeln und Vorschriften entspringt. Unlust zum Lernen sollte Gutes aber nie aufhalten.

Auch der Einwand, dass die Führer der grossen Schiffe, wenn diese das Wegerecht im tiefen Fahrwasser haben, weit weniger Aufmerksamkeit auf die Dinge um sich ausüben werden, ist kaum ein stichhaltiger, denn diese haben davon noch mehr wie reichlich auszuüben. Millionenwerte müssen überhaupt eine sicherere Strasse ziehen, als Tausendwerte. Das Gemeinwohl erfordert es. Wohl dem, der es einsieht!

Meine Forderung unter 2, dem grossen Schiffe, für welche andere Regeln gelten, ein Unterscheidungsmerkmal zu geben, ergibt sich eigentlich von selbst, obschon es Flüsse gibt, wo dieselbe Regel auch ohne besonderes Merkmal arbeitet. Dass diese Markierung dem grossen Schiff zugewiesen werden muss und nicht dem kleinen, liegt ebenso nahe. Am Tage können Dampfer und Segler über 1500 t Br.-R. solche Kennzeichnung gerne entbehren, und bei Nacht auch die Dampfer mit 2 Topplaternen, sowie Schleppdampfer mit 3 Topplaternen, weil diese ohne weiteres in die Kategorie grosser Schiffe gehörend erkenntlich sind. Das Merkmal sonst wird sich schon finden lassen. Die einzige Schwierigkeit wird es vielleicht sein, die Grenze zwischen beiden Kategorien zu ziehen. Aber auch hier wird sich mit einigem guten Willen etwas Gerechtes finden lassen. Als Norm müsste es gelten, ob das betreffende grosse Schiff oder was es sein will, manövrierfähiger wie ein sogenannter Ewer unter Segel ist oder nicht. Halb treibende, halb segelnde Kastenschuten sind im Fahrwasser der Elbe ein Unfug. Auf diese braucht die Norm nicht zugeschnitten zu werden, selbst auf die Gefahr hin, dass diese durch die Verleihung des Wegerechts unmöglich gemacht werden. Anzunehmen wird wohl sein, dass alle Fahrzeuge, die entweder über 40 m oder über 15′ tief oder über 1000 t Br.-R. gross sind, oder Schleppzüge von über 120 m lang, in die Kategorie der »Grossen« Aufnahme finden müssen. Die genaue Unterscheidung erscheint mir auch garnicht so wesentlich, denn dem kleinen Schiffer ist in der Hauptsache durch die Deutlichmachung der einen oder der anderen Kategorie gedient. Bei zweifelhafter Auffassung erlaube man lieber in die Kategorie der Grossen einen mehr, wie einen zu wenig. Eine Bevorzugung der einen vor der anderen ist ja überhaupt nirgend geplant, nur Ordnung in einem bestehenden Chaos.

Alles Vorstehende soll nur ein Vorschlag sein. Wie weit elbabwärts die empfohlene Verordnung in Kraft zu sein hätte, wäre besonders zu erwägen, ich für meine Person würde keinen Grund sehen, weshalb ihr Gültigkeitsgebiet nicht bis nach Cuxhaven ausgedehnt werden sollte.

Wie immer die Aufnahme meines Vorschlags, möge eine Lokalverordnung, welche Besseres schafft, als die jetzt bestehenden Vorschriften, uns, wie gesagt, nicht länger vorenthalten bleiben. Was jetzt besteht als gültige Vorschrift auf der Elbe ist, mit Ausnahme einer kleinen Strecke, jawohl weiter nichts, wie die Kaiserl. Verordnung, aber beim Seeamtsspruch »Prima« — »Hansa« hat doch wohl jeder Fachmann das Gefühl, dass die Berufung auf sie, eine ziemlich missglückte war aus dem guten Grunde, weil sie keine Bedeutung für alle Klassen von Schiffen auf der Elbe haben darf. Was not tut, ist jedenfalls etwas einfach praktisches.

Hamburg, den 17. August 1902. J. G.

Rettungsvorrichtungen auf Flussdampfern.

Wir erhalten das folgende Schreiben:

Während auf den Seeschiffen aller Kulturvölker die Ausführung mit Rettungskörpern für alle an Bord befindlichen Personen vorgeschrieben ist, entbehren die auf Flüssen und Binnenseeen verkehrenden Fahrzeuge derartiger Vorkehrungen bis auf einige Bojen, welche zur Anwendung gelangen können, wenn eine Person über Bord gehen sollte; — für den Fall

aber, dass dem Fahrzeug ein Unglück zustösst, sind Passagiere und Mannschaft ohne jegliche Rettungskörper. Und doch sind auf belebten Wasserstrassen des Binnenlandes die Gefahren keineswegs geringe, wie leider erst kürzlich das Unglück des »Primus« dargetan hat.

Freilich, mit Rettungsgürteln wie auf den Seeschiffen kann auf besetzten Binnenfahrzeugen nichts erreicht werden, denn es würde kaum ein kleiner Bruchteil der Passagiere im stande sein, an selbige zu gelangen, aber es könnte sehr wohl auf anderem Wege für die Wahrscheinlichkeit der Rettung gesorgt werden. Darin namentlich unterscheidet sich die Gefahr auf Binnengewässern von der Seegefahr, dass bei einem Unglücksfall auf ersteren Hilfe in der Nähe zu sein und schnell einzugreifen pflegt, dass also die an Bord zu führenden Rettungskörper nur für eine verhältnismässig kurze Zeit in Anspruch zu nehmen sind. Dieselben brauchen also nur eine entsprechend geringere Tragfähigkeit zu besitzen und können mit einfachen Handgriffen versehen sein, statt als Gürtel angelegt zu werden.

Da nun alle Passagier-Binnenfahrzeuge mit reichlichen Decksitzen versehen zu sein pflegen, und namentlich bei starker Besetzung den grössten Teil ihrer Passagiere an Deck haben, so wäre es angebracht, die Sitze selbst oder auch deren Lehnen als Rettungskörper auszubilden.

Dies ist umso leichter, als wir in dem Faserstoff »Kapok« einen Körper besitzen, der ein ausserordentlich bequemes Polster abgibt und gleichzeitig die grösste Leistung als Tragkörper aufweist, während er namentlich an frischer Luft der Verstockung unzugänglich ist.

Ein Kissen von nur 0,50 m im Quadrat und 0,10 m Höhe, mit »Kapok« gefüllt, hat bereits eine Tragfähigkeit von ca. 30 kg, kann also gut 6 Personen auf lange Zeit über Wasser halten.

Man könnte nun entweder die Sitze, oder die Sitze und Lehnen mit langen Kissen bedecken, welche, an ihren Kanten mit Leinen versehen, entsprechende Angriffspunkte bieten, oder aber dieselben in beliebig viele Einzelkissen zerlegen. Der Vorteil letzterer Einrichtung dürfte in der besseren Verteilung der Rettungskörper liegen, die, getrennt treibend, hierdurch für Viele leichter erreichbar werden; auf alle Fälle aber wäre die Tragfähigkeit der Sitz- und Lehnkissen für die vierfache Zahl der Sitzplätze einnehmenden Personen auch dann noch ausreichend, wenn man die Kissen nur 0,05 m hoch polstern würde.

Diese Ausführungen sollen im besonderen der Anschauung entgegentreten, dass es unmöglich sei, die Binnenfahrzeuge mit geeigneten Rettungskörpern für alle an Bord befindlichen Personen auszurüsten, und werden hoffentlich in den beteiligten Kreisen Beachtung finden.

Der Hafen von Leer.*)

Der Bau des Kanals von Dortmund nach den Emshäfen, der das westfälische Industriegebiet mit der See verbindet und der im Anschluss daran grösstenteils auf Staatskosten ausgeführte Ausbau der beiden Emshäfen Emden und Papenburg veranlasste die Stadt Leer, auf eigene Kosten eine dem zu erwartenden Verkehr entsprechende Verbesserung ihrer Hafen-Anlagen auszuführen.

Unter mehreren Entwürfen, die teils eine Beibehaltung des offenen Hafens, nur mit Verbesserung und Erweiterung der Ufer-Ausrüstung teils eine Verlegung der Hafenanlagen nach der Ems, teils den Ausbau eines Flott- oder Hochwasserhafens mit Benutzung des die Flussschleife bei Leer bildenden Teiles der Leda bezweckten, wurde dem in der Ausführung begriffenen Entwurfe für die Herstellung eines geschlossenen Hafens der Vorzug gegeben.

Es soll die nach der Stadt einbiegende Flussschleife von der Leda abgetrennt und als Hochwasserhafen ausgebildet werden. Dem Leda-Flusse wird an der Wurzel der Halbinsel Nesse ein neues Bett gegraben und der Hafen durch eine Schleuse zugänglich gemacht. Zugleich wird das gesamte Hafengebiet und das in südöstlicher Richtung an die Stadt anschliessende niedrig gelegene Landgebiet — Süderhammrich — durch eine Deichanlage, die an die vorhandenen rechtsufrigen Ems- und Ladedeiche einerseits und an den das Dorf Leerort einschliessenden Ringdeich andererseits anschliesst, gegen Sturmfluten geschützt.

An der Schleuse schliesst der Deich an das Aussenhaupt mit seinen sturmflutsicheren Fluttoren an.

Der Hafen, dessen Wasserstand auf der Höhe des gewöhnlichen Hochwassers gehalten werden soll, enthält eine Wasserfläche von rund 42 ha und eine beiderseitige Uferlänge von rund 8 km. Die beiden Langseiten der zum Hafen umgewandelten Flussschleife werden unmittelbar binnenwärts der Schleuse zugänglich gemacht, indem die Halbinsel Nesse an der hier schmalsten Stelle durchstochen wird. Das so entstehende Wasserbecken mit einer Wasserfläche von rund 4 ha soll ausserdem für den unmittelbaren Umschlag von Bord zu Bord dienen. Am Süduf er des Wasserbeckens sind Lagerplätze mit 4 ha Grundfläche und 400 m Uferlänge vorgesehen. Die Nesse wird an ihrer Nordostseite durch eine Abdämmung mit dem gegenüberliegenden Ufer verbunden und erhält hier einen Gleisanschluss an den Güterbahnhof der Staatsbahn und eine Strassenverbindung mit der Stadt.

Über den nordwestlichen Hafenarm soll zur weiteren Verbindung der Stadt mit der Nesse eine bewegliche Brücke geführt werden.

Das Nordwestufer der Nesse wird als massive Kajung mit Krahnanlagen, Eisenbahngleis mit Anschluss an den Güterbahnhof für den Umschlag zwischen Schiff und Eisenbahn ausgebaut. Ausserdem sind hier ausser Lagerplätzen je nach dem später eintretenden Bedürfnis noch Anlagen von Schuppen und Speichern in Aussicht genommen. Die für diese Anlagen bestimmte Fläche hat die Grösse von 16,5 ha mit 1500 m Uferlänge.

Das dieser Kajung gegenüberliegende Ufer soll eine mit massiven Kajungen versehene Uferstrasse von 16 m Breite und 1900 m Länge für den Freilade- und Lokalverkehr erhalten.

Der Hafen hat jetzt eine Wassertiefe von 5,5 m bei gew. Hochwasser. Eine Vertiefung bis 7 m ist in Aussicht genommen.

Für die Anlage von Industrien sind vorhanden: auf der Nesse: 36 ha mit 1600 m Uferlänge, auf der der Nesse südöstlich gegenüberliegenden Seite, dem sogenannten Osterhammrich; 6,75 ha mit 500 m Uferlänge.

Bei weiterem Bedarf kann der noch nicht bebaute Süderhammrich zwischen Hafen und Ems mit industriellen Anlagen bebaut werden. Es stehen hierfür 142 ha zur Verfügung.

Die Seeschleuse erhält eine lichte Weite von 18 m, eine Drempeltiefe von 7 m bei gew. Hochwasser, eine Länge zwischen den Häuptern von 130 m und eine grösste nutzbare Länge von 145 m.

Drempeltiefe und lichte Weite der Schleuse sind für Schiffe bis 6,5 m Tiefgang und bis 17 m grösster Breite gewählt, da eine Vertiefung des Fahrwassers von Leer bis Emden bis 7,0 m bei gew. Hochwasser demnächst zu erwarten ist.

*) Aus einer vom Wasserbauinspektor Herrn Geisse, Leer, verfassten Broschüre »Hafenerweiterung der Stadt Leer«.

Die Länge der Schleuse ist für einen Schleppzug von 3 Kanalschiffen von je 60 m Länge und 8 m Breite mit Schleppdampfer gewählt.

Das Binnenhaupt erhält ein flusseisernes Schiebetor von 5,4 m Breite, dessen Oberkante auf 2 m über gew. Hochwasser liegt. Über das Binnenhaupt und Schiebetor führt eine Strasse, die die Stadt mit den ostwärts der Schleuse gelegenen und dem Osterhammrich verbindet.

Das Aussenhaupt erhält ein nach aussen kehrendes flusseisernes Fluttor, dessen Oberkante auf 4 m über gew. Hochwasser und ein nach Binnen kehrendes flusseisernes Ebbetor, dessen Oberkante auf 0,85 m über gew. Hochwasser liegt.

Es kann daher geschleust werden, mit Ausnahme der Fälle, in denen das Aussenwasser über 2 m über Hochwasser steht. Dieser Zustand tritt in zwei Jahren einmal und dann nur auf wenige Stunden ein.

Das Füllen und Leeren der Schleuse geschieht durch zwei Umläufe von je 4 qm Querschnitt.

Für die Bewegung der Tore und Umlaufschütze sorgt eine elektrische Zentrale nach dem Gleichstrom-Zweileitersystem für eine Konsumspannung von 220 Volt unter Verwendung von Akkumulatoren. 2 Nebenschlussdynamomaschinen von je 20 Kw werden durch zwei Gasmotoren von je 30 eff. Pferdekräften betrieben. Die Akkumulatoren-Batterie besteht aus 124 Zellen mit einer Kapazität von 250 Amp. Std. bei einstündiger Entladung.

Das Schliessen oder Öffnen wird dauern für die Schütze 30 Sek., für das Schiebetor 150 Sek., für die Stemmtore 90 Sek., und das Füllen und Leeren der Kammern bei dem grössten Wasserstands-Unterschiede von 2,30 m 375 Sek. und bei einem mittleren Wasserstands-Unterschiede von 1,15 m 285 Sek.

Bei gleichem Wasserstande im Hafen und der Leda werden sämtliche Tore geöffnet, sodass dann freie Durchfahrt ist.

Für die Beleuchtung des Schleusenplatzes sind 6 Bogenlampen von etwa 1000 Kerzenstärke vorgesehen.

Die jetzt im Bau begriffenen Teile der Anlage sind:

Die Eindeichung, der Leda-Durchstich, die Abdämmungen des Hafens und die Seeschleuse, deren Fertigstellung bis zum Ende des Jahres 1902 zu erwarten ist, ferner das Wasserbecken, der Eisenbahnanschluss der Nesse, die bewegliche Brücke über den nordwestlichen Hafenarm und teilweiser Ausbau der Ufer des Hafens, deren Fertigstellung bis zum Ende des Jahres 1903 zu erwarten ist.

Für die Folgezeit in Aussicht genommen sind:

Weiterer Ausbau der Ufer des Hafens und Schaffung weiterer Hafenbassins je nach dem Eintreten des Bedürfnisses.

Die Möglichkeit einer Erweiterung der Hafenanlage ist bei der grossen Ausdehnung des zur Verfügung stehenden Gebietes auf absehbare Zeiten vorhanden.

Leer hat durch den Bau des Dortmund-Emshäfen-Kanals ein an Industrien und Naturprodukten reiches Hinterland erhalten. Es hat zur Zeit eine Wasserverbindung mit der See, die von Schiffen bis 1350 R.-T. Raumgehalt befahren werden kann.

Bei der in Aussicht stehenden Vertiefung der Ems bis 7,0 m bei gew. Hochwasser können Schiffe bis 2000 R.-T. Raumgehalt bis Leer gelangen.

Von Leer emsaufwärts nimmt die Tiefe unweit oberhalb der Leda-Mündung bis auf 4,1 m ab, so dass Leer als Grenzpunkt des Grossschiffahrts-Verkehrs anzusehen ist.

Im Leerer Hochwasserhafen findet die Schiffahrt einen in jeder Weise sicheren und bequemen Liegeplatz mit ausreichender und stets gleich bleibender Wassertiefe und Kaiböhe.

Dampferwege zwischen Europa und dem Golf von Mexiko.*)

Zwischen der Deutschen Bucht der Nordsee und dem Golf von Mexiko führen die Wege der regelmässigen Dampferlinien immer durch den Englischen Kanal, weil deren Schiffe gewöhnlich noch Häfen auf diesem Wege anzulaufen haben und weil auch der etwas kürzere Weg nördlich um Schottland weniger geeignet ist. Besonders für die Ausreisen ist letzterer nicht zu empfehlen, da die Witterungs- und Strömungsverhältnisse auf ihn durchschnittlich erheblich ungünstiger sind, als auf dem Wege durch den Englischen Kanal, wodurch der Vorteil der etwas geringeren Distanz mehr als verloren gehen würde. Zwischen der Ostsee und dem Golf von Mexiko ist der Unterschied auf beiden Wegen jedoch so erheblich, dass, besonders für die Heimreise, der Weg nördlich um Schottland vorteilhafter erscheint, als der Weg durch den Englischen Kanal.

Ausreisen. Der mittlere Weg während des grössten Teils des Jahres führt vom Englischen Kanal nach 40° N. Br. und 35° W. Lg., wo er mit dem von Vigo ausgehenden und nach demselben Ziele führenden Wege zusammentrifft. Von dort führt der gemeinsame Weg direkt nach dem Providence-Kanal in der Bahama-Gruppe, ferner durch diesen und durch die Florida-Strasse nach Havana und dem Golf von Mexiko. Die Entfernung vom Kanal bis nach Havana beträgt auf den einzelnen Teilstrecken 1337, 2293 und 370 Sm., insgesamt 4000 Sm., von Vigo entsprechend, 1184, 2293 und 370 Sm., insgesamt mithin 3847 Sm.

Für Dampfer mit geringer Maschinenkraft empfiehlt es sich, besonders wenn man im Winter auf diesem Wege anhaltende starke Gegenwinde erwarten darf, einen südlicheren Weg zu nehmen, um jenen Gegenwinden mehr auszuweichen. Man kann dann das Ostende der Azoren-Insel St. Michael ansteuern und von dort den Weg entweder direkt nach dem Providence-Kanal oder auch nach der Caicos-Durchfahrt in der Bahama-Gruppe nehmen. Letztere führt zwischen Mariguana-Eiland und den Caicos-Inseln hindurch, der weitere Weg führt dann südlich von Crooked-Eiland und den Bahama-Riffen entlang und im weiteren Verlaufe durch den alten Bahama-Kanal und den Nikolas-Kanal nach Havana oder weiter nach dem Golf von Mexiko. Die Entfernung auf diesem Wege beträgt: Ouessant-St. Michael 1080 Sm., St. Michael Mariguana 2643 Sm., und von dort bis Havana 587 Sm., insgesamt mithin 4310 Sm.; von Vigo entsprechend 795, 2643 und 587 Sm., insgesamt mithin 4025 Sm.

Der Weg vom Englischen Kanal nach Havana auf dem erstgenannten Wege durch den Providence-Kanal ist demnach um 310 Sm., der von Vigo um 178 Sm. kürzer als der Weg durch die Caicos-Durchfahrt. Direkt nach dem Golf von Mexiko ist der Unterschied noch etwas grösser. Durch die ungünstigen Wind- und Stromverhältnisse auf dem nördlichen Wege geht indessen ein Teil jenes Vorzuges wieder verloren. Der Unterschied zwischen dem letztgenannten Wege durch den Providence-Kanal und dem durch die Caicos-Durchfahrt ist erheblich geringer.

Rückreisen. Dieselben führen vom Golf vom Mexiko wie von Havana stets durch die Strasse von Florida, wo der Golfstrom die Reisen stark fördert. Weiter nehmen dann die Schiffe der grossen Gesellschaften den Weg so, dass sie die für die bestimmten Jahreszeiten für die Heimreisen von Nordamerika festgelegten Schnittpunkte — vom 15. Januar bis zum 23. Aug. 41° N.-Br. und 47° W.-Lg., — vom 24. Aug. bis zum 14. Jan. 46,5° N.-Br. und 45° W.-Lg. — erreichen, um den Rest des Ozeanweges auf den für diese Gesellschaften festgelegten Strecken zurückzulegen. Andere Schiffe verfolgen

*) September-Monatskarte des Nordatlantischen Ozeans.

ähnliche Wege, die mehr oder weniger vom grössten Kreise, als welcher der nördliche dieser beiden Wege anzusehen ist, abweichen. Die Wege dieser Heimreisen führen von der Strasse von Florida an fast ganz durch das Gebiet der veränderlichen, vorwiegend westlichen Winde und der vorwiegend östlichen Strömungen, wodurch die Reisen in der Regel gut gefördert werden. Die Distanz zwischen Havana und dem Englischen Kanal beträgt auf dem südlichen dieser Wege 363 + 1750 + 1764 = 3877 Sm., auf dem nördlichen 363 + 1943 + 1539 = 3845 Sm. Letzterer ist mithin um 32 Sm. kürzer. Von 41° N.-Br. und 47° W.-Lg. beträgt die Distanz auf dem grössten Kreise bis zur Einfahrt nach Coruna 1710 Sm., die ganze Entfernung zwischen Havana und Coruna demnach 3823 Sm.

Vom Golf von Mexiko direkt nach der Ostsee führt der kürzeste Weg über den sogenannten Schnittpunkt und nördlich um Schottland, sofern die Eisverhältnisse auf und in der Umgebung der Neufundland-Bank diesen Weg gestatten. Von dem vom 24. Aug. an massgebenden Schnittpunkt der Heimreisen von Nordamerika beträgt der Weg durch den Englischen Kanal nach dem Skagerrak 1539 + 313 + 442 = 2294 Sm., der Weg nördlich um Schottland durch den Pentland Firth dagegen nur 1317 + 346 + 318 = 1981 Sm., letzterer ist mithin um mehr als 300 Sm. kürzer als der Weg durch den Englischen Kanal. Der Unterschied zu gunsten jenes Weges wird noch grösser, wenn man von der Strasse von Florida an gleich den Weg so nimmt, dass er in der Nähe von Kap Race Anschluss an den in der Karte mit kürzesten Dampferweg bezeichneten Weg hat.

Schiffbau.

Stapelläufe.

Am 21. August lief von der Werft des Bremer »Vulkan« der für Rechnung der Hamburg-Amerika-Linie gebaute Doppelschrauben-Passagierdampfer **»Prinz Adalbert«** glücklich vom Stapel. Seine Abmessungen sind: Länge 410′ = 128 m, Breite auf Spanten 49′ = 14,94 m, Höhe an der Seite bis Hauptdeck 29′ 6″ = 8,99 m. Das Schiff ist als Zweischrauber aus Stahl nach den Vorschriften des Germanischen Lloyd für die höchste Klasse als Dreidecker erbaut und wird durch neun wasserdichte Schotte so eingeteilt, dass es bei einem Tiefgange von 7,44 m den Vorschriften der Seeberufsgenossenschaft genügt. Die Tragfähigkeit bei diesem Tiefgange ist etwa 7000 t, die Bunkerräume fassen 900 t, Reservebunker 500 t Kohlen. Der Doppelboden nimmt 1000 t Wasserballast und Trinkwasser auf. Da der Dampfer als Post- und Passagierdampfer gebaut ist, hat er für Tropenfahrt entsprechende Einrichtungen von eleganten Speise-, Rauch- und Damensalons, sowie bequem eingerichtete Kabinen für etwa 120 Passagiere I. Klasse und 1200 Passagiere 3. Klasse. Entsprechend für die Fahrt in den Tropen ist eine den Grössenverhältnissen des Schiffes entsprechende Kühlanlage, System Haubold, aufgestellt. Das Schiff erhält zwei Stück Quadruplemaschinen neuester und bester Konstruktion, die imstande sind, dem Schiffe eine Geschwindigkeit von 12 Knoten pro Stunde zu verleihen. Zur Dampferzeugung dienen zwei Doppelkessel, die mit künstlichem Zug nach dem Howden'schen System arbeiten. Die Heizfläche dieser Kessel beträgt 650 qm. Der Arbeitsdruck 15 kg. Ausserdem gelangt noch ein Hilfskessel von 150 qm Heizfläche und ebenfalls 15 kg Dampfspannung zur Aufstellung. Ausser den mit der Hauptmaschine direkt verkuppelten Speise-, Lenz- und Klosetpumpen sind im Maschinenraum noch ein Paar Weir-Pumpen für Kesselspeisezwecke mit Vorwärmer, zwei Duplexpumpen, eine Ballastpumpe und eine Frischwasserpumpe aufgestellt. Zur Erzeugung von Frischwasser ist ein Destillierapparat und Evaporator vorgesehen. Ferner sind im erweiterten Ausbau für das Drucklager die beiden Maschinen für die elektrische Beleuchtung und eine Kühlmaschine untergebracht.

* * *

Auf der Neptunwerft in Rostock lief am 23. d. M. der für die Dampfschiffsreederei »Horn« Aktien-Gesellschaft in Lübeck erbaute Frachtdampfer, Stapelnummer 208, vom Stapel, der in der Taufe den Namen **»Briphis«** erhielt. Das Schiff, das nach den Regeln des Germanischen Lloyd aus bestem deutschem Siemens-Martin-Stahl gebaut ist, hat folgende Abmessungen: 302′ × 41′ × 21′ 3″. Zur Erhöhung der Stabilität und zum Ausgleich spezifisch ungleichmässig schwerer Ladungen in den einzelnen Räumen zerfällt der Doppelboden in diverse verschieden grosse Tanks, die alle von einem Platze dirigiert, je nach Bedarf gefüllt oder ausgepumpt werden können und ein ganz bedeutendes Fassungsvermögen besitzen. Zur weiteren Sicherheit erhielt das Schiff eiserne und hölzerne Längsschotten sowie vier bis zum Hauptdeck reichende stählerne Querschotte, die das Schiff in fünf wasserdichte Abteilungen zerfallen lassen. Die dreizylindrige Triple Compound-Maschine, die auf drei im Winkel von 120° zu einander angebrachten Kurbeln arbeitet, hat Zylinder von 530, 900 und 1400 mm Durchmesser, 900 mm Hub. Der Dampfentwickelung dienen ein Hauptkessel von 311 qm wasserberührter Heizfläche für einen Arbeitsdruck von 12 Atm. in den Dimensionen von 4950 × 3400 mm, ausserdem noch für die Hülfsmaschinen ein Donkeykessel. Die Wirkung der etwa 1000 pferdigen Maschine wird durch eine starke Stahlwelle auf die vierflügelige gusseiserne Schraube von genügender Steigung, übertragen um dem Schiffe eine Geschwindigkeit von etwa 10½ Knoten zu verleihen.

* * *

Probefahrten.

Am 19. August machte der bei Craig, Taylor & Co., Stockton-on-Tees, für die Reederei von A. C. de Freitas & Co., Hamburg, neuerbaute Dampfer **»Morea«** seine Probefahrt, die mit 12 Knoten zur vollsten Zufriedenheit verlief. Die Dimensionen des Schiffes sind: 289′ × 40′ × 27½′. Das Schiff hat Kajüten für 12 Passagiere, ausserdem spezielle Einrichtungen für den Fruchttransport, die Zylinder haben Masse von 24,40 und 65 engl. Zoll bei 42 Zoll Hub und zwei grosse Stahlkessel, die mit 160 engl. Pfund Druck arbeiten.

Vermischtes.

Das **Wrack** eines wiederholt gesichteten und anscheinend in der Kursrichtung Sandhammer-Bornholm-Gjedser-Feuerschiff **treibenden Seglers** ist wegen seiner die Navigation gefährdenden Lage ein Schiffahrtshindernis, reif zur schleunigen Beseitigung. Umsomehr als eine Kollision schon auf sein Vorhandensein zurückzuführen ist. Das gekenterte Fahrzeug muss deshalb unverzüglich aus dem Schiffahrtstrack geschafft werden, entweder durch Spreng- oder durch Schleppkraft. Explosive Stoffe wirken zwar schneller, aber sie hinterlassen als Zeichen ihrer Zerstörung Ueberbleibsel von häufig derselben schädlichen Wirkung wie ganze Schiffskörper. Aber einerlei auf welche Weise, wenn das Wrack nur bald fortgeschafft wird. Und die deutsche Regierung hat mehr als eine andere Veranlassung zur schleunigen Beseitigung des Schiffahrtshindernisses. Spielen sich doch gegenwärtig die deutschen Flottenmanöver an einer Stelle der Ostsee ab, die leicht von dem treibendem Wrack heimgesucht werden kann. Selbstverständlich müssen juristische Bedenken über Eigentumsrecht und seine Verjährung im Hinblick auf die grosse Gefahr des willenlos treibenden Fahrzeuges fortfallen. Zur Not kann man sich auch auf den § 25 der neuen Strandungsordnung berufen, wenn unter »Fahrwasser« generell der Begriff Fahrstrasse angenommen wird.

Dem Jahresbericht der Flensburger Handelskammer entnehmen wir folgende Eingabe der Kammer an den Bundesrat betr. **Befähigungsnachweis und Prüfung der Maschinisten auf Seedampfschiffen.** Infolge einer Anregung des Flensburger Reeder-Vereins hat die Kammer folgende Eingabe an den Bundesrat gerichtet:

»In den Vorschriften des Bundesrats über den Befähigungsnachweis und die Prüfung der Maschinisten auf Seedampfschiffen der deutschen Handelsflotte findet sich die Bestimmung: ›Seedampfschiffe auf der im § 2 Abs. 3 bezeichneten Fahrt müssen einen Maschinisten zweiter Klasse und mindestens einen Maschinisten dritter Klasse an Bord haben.‹ Unter die im § 2 Abs. 3 bezeichneten Fahrten fällt auch die Fahrt zwischen spanischen (und benachbarten) Mittelmeerhäfen und England. Gerade in dieser Fahrt sind die kleineren Dampfer der zu unserem Bezirke gehörenden Reedereien während der Wintermonate viel beschäftigt. Nun hat sich in den letzten Jahren, von Jahr zu Jahr sich immer steigernd, ein Mangel an Maschinisten dritter Klasse eingestellt, der es immer schwieriger macht, solche überhaupt zu bekommen. Für den Fall, dass die oben angezogenen Bestimmungen nicht geändert würden, wäre geradezu die Fortsetzung dieser lohnenden Beschäftigung unserer Reederei in Frage gestellt. Der hier zu erwartende Einwurf, es könnten statt der nicht vorhandenen Maschinisten dritter Klasse solche zweiter eingestellt werden, würde zunächst die doch für die Reedereien erhebliche Mehrausgabe unberücksichtigt lassen, er würde aber auch aus Gründen der Disziplin zurückgewiesen werden müssen. Wer die Verhältnisse kennt, weiss, dass einem zweiten leitenden Maschinisten einen anderen zweiten Maschinisten unterzuordnen an sich schon in der Praxis seine Bedenken hat, besonders aber dann, wenn, wie im vorliegenden Falle, der mit demselben Patente ausgestattete, untergeordnete Maschinist zur Verrichtung von Arbeiten namentlich niedriger Art herangezogen werden müsste, die jeder dritte oder vierte Maschinist sonst zu besorgen hat. Ueblich ist es schon jetzt, dass Maschinisten vierter Klasse die Gage der dritten Klasse erhalten. Die Reeder würden demnach, auch wenn sie die Erlaubnis zur Einstellung vierter Maschinisten statt dritter bekämen, einen finanziellen Vorteil hierdurch nicht erzielen, wohl aber aus der Verlegenheit befreit werden, in der sie sich fortdauernd durch das Bestehen der besprochenen Vorschrift befinden. Die Behauptung, dass ein grosser Mangel an Maschinisten dritter Klasse vorliegt, hat sich durch eine Rundfrage bei den Leitern der Maschinistenschulen in ganz überraschender Weise bestätigt. So hat sich in Hamburg 1892—97 keiner, in Flensburg in den letzten Jahren keiner zur Prüfung für die dritte Klasse gemeldet. Von 1898—1900 haben in Hamburg sieben bestanden und von 1892—1900 ebendaselbst im Ganzen 15 Examinanden auf Grund des § 5 der Vorschriften die dritte Klasse bekommen. In Bremerhaven bestanden von 1895—1900 vier, in Bremen von 1899—1900 keiner die Prüfung für die dritte Klasse. Aus dieser Aufstellung ergibt sich der Mangel an Maschinisten zur Evidenz, zumal, wenn man die ungeheure Vermehrung der Handelsflotte in denselben Jahren berücksichtigt. Wir dürfen als im engen Zusammenhange mit unserer Darstellung mit einigen Worten auf die Gründe eingehen, die das eigentümliche Misverhältnis erzeugt haben. Zunächst spricht der schon erwähnte Umstand stark mit, dass Maschinisten vierter Klasse meistens dieselbe Gage erhalten wie die dritter Klasse, sodass für erstere zu wenig Anreiz vorliegt, sich ein höheres Patent zu erwerben. Dazu kommt aber, dass die, welche ein höheres Patent erstreben, fast immer gleich die zweite Klasse zu erwerben suchen, und zwar deshalb, weil die Anforderungen an die Prüflinge hier nur wenig höher gestellt sind, als bei der Prüfung für die dritte Klasse, während in dieser Klasse zugleich eine längere Fahrzeit verlangt wird, nämlich der Nachweis einer 24 monatigen Fahrzeit als Maschinist vierter Klasse. Dies aber ist zugleich der Hinderungsgrund, weshalb die nach § 5 der Vorschriften vorgesehene Möglichkeit, den für die zweite Klasse durchgefallenen Prüflingen die dritte Klasse zu geben, keine praktische Bedeutung hat. So konnten beispielsweise in Hamburg von 379 Prüflingen, welche die zweite Klasse nicht bestanden hatten, nur 15 ein Zeugnis dritter Klasse erhalten, weil den übrigen die obenerwähnten 24 Monate Dienstzeit als Maschinisten vierter Klasse fehlten. Hier wäre unseres Erachtens vor allen Dingen einzusetzen, wenn dem bedenklichen Mangel an Maschinisten dritter Klasse abgeholfen werden sollte, d. h. es müsste der im § 5 enthaltene einschränkende Zusatz ›ersteres aber nur, wenn er die für Maschinisten dritter Klasse vorgeschriebene Dienstzeit nachgewiesen hat‹, wegfallen.

Wenn wir glauben, dass so der Mangel an Maschinisten dritter Klasse sich im Laufe der Zeit verringern würde, so ist dieser doch zunächst vorhanden und wirkt auf die Reedereien unseres Bezirks so empfindlich, dass wir im Interesse der gedeihlichen Entwicklung dieses Hauptindustriezweiges unseres Bezirks an den Hohen Bundesrat die dringende Bitte richten, die bestehenden Vorschriften über den Befähigungsnachweis und die Prüfung der Maschinisten auf Seedampfschiffen der deutschen Handelsflotte vom 26. Juli 1891 dahin abändern zu wollen, dass in § 7 Abs. 4 an Stelle der Worte ›und mindestens einen Maschinisten 3. Klasse an Bord haben‹, die Worte treten ›und mindestens einen Maschinisten dritter oder vierter Klasse an Bord haben‹.«

Ob der Bundesrat den Vorschlägen der Kammer näher getreten ist, ist bisher nicht bekannt geworden.

Ueber die Aussichten des **New-Yorker Frachtenmarktes** schreiben die Herren Funch, Edye & Co., New-York u. A.: Die bei uns eingegangenen Berichte über den Stand der Getreideernte rechtfertigen die höchsten Erwartungen, die hier früher hinsichtlich der Ergiebigkeit sowohl der Weizen- wie der Maissaat ausgesprochen wurden. Unter diesen Umständen haben wir die Empfindung, dass die Frachtraten steigen müssen, sobald das Getreide zum Verkauf und zur Versendung kommt. Allerdings ist das Räumteangebot gross und solange dieses Verhältnis anhält, wird eine erhebliche Erhöhung der Frachtraten wahrscheinlich nicht Platz greifen.

Wie aus einem im ›Diario Oficial‹ am 21. April d. Js., Nr. 11 660, veröffentlichten Uebereinkommen vom 7. April d. Js. hervorgeht, haben sich die Eigentümer der **Leuchttürme** in **Colon** und in **Sabanilla** mit der Kolumbischen Regierung wegen Teilung der Abgaben geeinigt. Es ist denselben daher das Recht zugestanden, in Gemässheit des Artikels 2 des Dekrets Nr. 370 von 1901 (1. April), die betreffenden Leuchtfeuerabgaben vom 1. Mai d. Js. ab in Gold des Landes der Herkunft der Schiffe von jedem diese Häfen anlaufenden Schiffe zu erheben.

Kleine Mitteilungen.

Der Sultan hat Herrn Generalkonsul Kotho die Grossoffiziers-Insignien seines Medschidieh-Ordens und Herrn Dr. Krauss von der Deutschen Levante-Linie die Kommandeur-Insignien des Osmanie-Ordens verliehen.

* * *

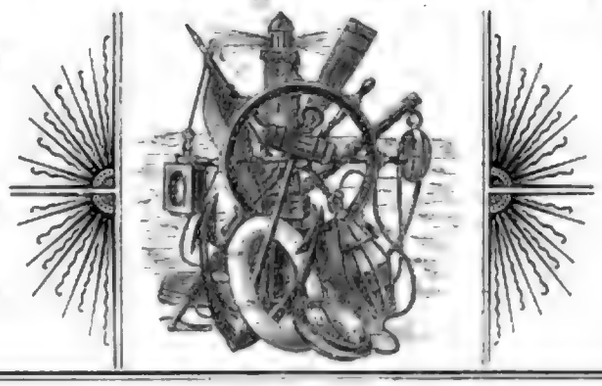
Nach einem Tagesbefehl des russischen Marineministers vom 15. August sollen für alle Schiffe ausschliesslich Materialien russischen Ursprungs verwendet werden. Für Schiffe, die im Ausland gebaut sind oder sich auf der Fahrt nach fremden Gewässern befinden, sind in gewissen Fällen Abweichungen hiervon zulässig.

Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer
zu Hamburg.
(Geschäftsführender Verein, Steinhöft 1.)

Seeschiffer-Verein „Weser"
in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin"
in Stettin.



Schiffer-Gesellschaft
in Lübeck.

Verein
Flensburger Seeschiffer
in Flensburg.

Seeschiffer-Verein
in Danzig.

Die bedauernswerten finanziellen Verhältnisse der **Shipmaster's Society**, London, über deren Ursprung und voraussichtliche Folgen hier schon gesprochen wurde, haben seit Wochen einer Anzahl berufener und unberufener Kritiker Gelegenheit gegeben, in der englischen Fachpresse ihre Ansicht über die Grundsätze auszusprechen, nach denen Seeschiffervereine geleitet werden sollten. Denn, mit wenigen Ausnahmen, wird als Ursache der rückständigen Mitgliederbeiträge die Indifferenz der Mitglieder am Verein genannt, und diese Gleichgiltgkeit wird dadurch zu erklären und begründen versucht, dass der Vorstand, insbesondere der gut honorierte Geschäftsführer, nicht verstanden haben, das Interesse der Mitglieder in den einzelnen Sitzungen genügend zu fesseln.

Ebenso wird gegen die bisher vorherrschende Idee vom Zweck eines Schiffervereins, als schützender und beratender Freund der Mitglieder bei seegerichtlichen Verwickelungen, Front gemacht und behauptet, dass der Leitung einer Vereinigung aus Schiffsführern und Schiffsoffizieren ganz andere Ziele vorschweben müssen, will sie den Wünschen ihrer Mitglieder gerecht werden.

Herrscht somit unter den kritisierenden Stimmen im allgemeinen Übereinstimmung, so platzen die Meinungen sofort aufeinander, bei der Besprechung über den einzuschlagenden Weg, auf dem der Zweck und das Ziel eines Seeschiffervereins erreicht werden könnte. Während die Einen glauben, dass der Geschäftsführer seine Stellung richtig auffasst, wenn er die Mitglieder in jeder Sitzung von allen Begebenheiten in Kenntnis setzt, die sich auf nautischem Gebiet — natürlich nur soweit sie von Interesse für die Mitglieder sind — ereignen und wenn er eine Stellungnahme des Vereins zu wichtigen Angelegenheiten veranlasst, glauben Andere, dass ein Geschäftsführer nur dann seine Stellung ausfüllt, wenn er bemüht ist, die wirtschaftliche Lage der Mitglieder zu heben.

Zur Erreichung des zuletztgenannten Zieles wird empfohlen, mit den Grossreedern in Verbindung und Besprechung über Lohnfragen und über Dienstangelegenheiten zu treten.

Nun ist erläuternd hinzuzusetzen, dass die meisten Seeschiffervereine in England von Geschäftsführern geleitet werden, die Person der Vorsitzenden aber fortwährend wechselt, da nur ein aktiver Seemann als Vorsitzender, d. h. als Leiter einer Sitzung, fungieren darf. —

Der Vorsitzende des geschäftsführenden Vereins macht den Mitgliedern der Einzelvereine von diesen verschiedenen Vorgängen in der Erkenntnis Mitteilung, dass sie zur Beurteilung der eigenen Verhältnisse von Wert sind.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Nächste Sitzung am Mittwoch, den 3. September 1902.

Tages-Ordnung:

1) Stellungnahme zu dem von Herrn Kapt. Leithäuser vorgelegten Entwurf eines Fragebogens über die Wahrnehmung von Schallsignalen.
2) Interne Angelegenheiten.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.

Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1902. No. 36. Hamburg, den 6. September. XXXIX. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Zur Geschichte und Entwickelung der Segelanweisungen und Seekarten. — Der Seeverkehr in den deutschen Hafenplätzen im Jahre 1901. — Ein Vorschlag zur Verbesserung der Nebelsignale. — Seiten-, Schall- oder Hörsignale. — Seeamtsverhandlungen. — Schiffbau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Kleine Mitteilungen. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Auf dem Ausguck.

In dem vor zwei Wochen hier besprochenen Aufsatz des Herrn Justizrat Boyens, Leipzig, der sich aus verschiedenen Gründen gegen die von Herrn Dr. Gütschow vorgeschlagene Beseitigung der Reederhaftung für Kollisionsschäden wandte, tritt der Verfasser für eine **Erweiterung des Verfahrens vor Seeämtern** aus folgenden Gründen ein:

> Um aber dem berechtigten Kern in den Klagen des Herrn Dr. Gütschow entgegenzukommen, wäre zu erwägen, ob es nicht möglich wäre, das Verfahren vor den Seeämtern dadurch zu vervollkommnen, dass man den Interessenten, insbesondere auch den Assekuradeuren, eine Teilnahme an diesem Verfahren einräumte, ihnen insbesondere das Recht einräumte, Anträge auf Vernehmung von Zeugen und Sachverständigen zu stellen und sie zum Schluss mit ihren Ausführungen zu hören. Verklarungen beizuwohnen, ist schon jetzt gesetzlich den gedachten Interessenten gestattet (§ 524 H.-G.-B.) Wird in dieser Art der Sachverhalt, soweit möglich, ohne Kosten aufgeklärt, so ist eine Grundlage gewonnen, auf welcher eine Verständigung unter den beteiligten Assekuradeuren oder sonstigen Interessenten über die Regresspflicht möglich ist. Entschliesst man sich dagegen zum Prozess, so ist dies nicht mehr ein Sprung ins Dunkle.

Die Anregung ist insofern jetzt am Platze, weil an der Wasserkante mit Nachdruck eine Abänderung des Gesetzes betr. die Untersuchung von Seeunfällen angestrebt wird. Ob die Boyensche Idee Aufnahme in dem Wunschzettel findet, den der Deutsche Nautische Verein sehr wahrscheinlich auf dem nächsten Vereinstag der Regierung überreichen wird, scheint uns doch etwas fraglich zu sein. Denn Das muss hier gleich ausgesprochen werden: eine Erweiterung des seeamtlichen Verfahrens in dem Sinne, wie es von Herrn Boyens vorgeschlagen worden ist, setzt ein Seeunfall-Untersuchungsgesetz voraus, grundverschieden in seiner Struktur vom bestehenden Gesetz. Soll die seeamtliche Untersuchung, die heute ausschliesslich im öffentlichen Schiffahrtsinteresse erfolgt, auch zur Aufklärung des Sachverhalts nach der Richtung dienen, dass »unter den beteiligten Assekuradeuren oder sonstigen Interessenten eine Verständigung über die Regresspflicht möglich ist«, dann ändert das Gesetz seinen bisherigen Charakter. Wir erinnern die Leser an die Aufnahme eines auf der Kommissionssitzung des Deutschen Nautischen Vereins gestellten Antrages, der den Kapitänen und Schiffsoffizieren das Recht einräumen sollte, die Untersuchung eines Seeunfalles durch das Seeamt veranlassen zu dürfen. Nur die Antragsteller, als Delegierte einer Körperschaft, traten als deren Sprachorgan für die Idee ein, die übrigen Herren, eingeschlossen die Regierungsvertreter, nahmen eine absolut ablehnende Stellung ein. In dem Bericht über jene Kommissionssitzung standen hier über die Behandlung des Antrages die folgenden Worte:

> »Waren sich die Antragsteller auch wohl bewusst, dass durch ihre Forderung, dem nur im öffentlichen Interesse wirkenden Gesetz ein anderes Gepräge gegeben würde, so

hatten sie die Folgen, welche die Verwirklichung ihres Antrages event. nach sich ziehen können, doch nicht nach allen Richtungen abgewogen. Nicht mit Unrecht wurde darauf hingewiesen, dass ebenso wie hier für Kapitäne und Schiffsoffiziere später auch für Matrosen und Heizer von der sozialdemokratischen Partei das Recht der Untersuchung eines Seeunfalles gefordert werden könnte. Auch würde das Ansehen der Seeämter durch Verwirklichung eines derartigen Antrages insofern beeinträchtigt werden, als der Kapitän auf Veranlassung des Reeders eine Untersuchung des geringfügigsten — für den Reeder aber mit Kosten verbundenen Unfalls veranlassen müsste und dadurch das Seeamt zu einem Zwangs-Schiedsgericht degradieren würde.«

So verschieden das Ziel beider Anträge auch ist, das eine haben sie jedenfalls gemeinsam: ihre Verwirklichung ändert den Charakter des Gesetzes betreffend die Untersuchung von Seeunfällen vom 27. Juli 1877.

* * *

Als hier in No. 29 mit Bedauern festgestellt wurde, dass in dem Entwurf der neuen Unfallverhütungsvorschriften der Seeberufsgenossenschaft eine Anweisung über die Formalitäten beim **Uebergeben der Wache auf der Kommandobrücke** nicht enthalten war, erklärte die Seeberufsgenossenschaft in Nr. 31, diese Angelegenheit desshalb nicht durch einen Erlass gelöst zu haben, »da wir einerseits den Standpunkt vertreten, dass das Gebiet der Handhabung des inneren Schiffsdienstes unbedingt den Reedereien überlassen werden müsse, andererseits aber auch der Abfassung einer alle Verhältnisse und Schiffsarten berücksichtigenden Bestimmung nicht zu unterschätzende Schwierigkeiten im Wege stehen würden«. Da die Genossenschaft aber keineswegs die Bedeutung einer ordnungsmässigen Uebergabe der Wache verkannte, empfahl sie bekanntlich den Reedereien zur etwaigen gefälligen Verwendung eine Dienstinstruktion, nach der in der Hamburg-Amerika-Linie die Offizierswache abgelöst wird. Von weiteren Schritten glaubte die Genossenschaft Abstand nehmen zu können, da ihr mitgeteilt worden war, dass ihre Empfehlung die erforderliche Beachtung gefunden habe. Die an anderer Stelle dieser Nummer veröffentlichte Seeamtsverhandlung über die Strandung des Dampfers »Wilhelm Oelssner«, spricht nun leider aber nicht für die Annahme der See-Berufsgenossenschaft. Vorläufig wenigstens muss im Hinblick auf den durch die seeamtliche Untersuchung ermittelten Tatbestand angenommen werden, dass weder der Kapitän noch seine Offiziere Kenntnis von dem erwähnten Rundschreiben der Seeberufsgenossenschaft hatten. Diesen Umstand bedauern wir, weil der Fall »Wilhelm Oelssner« zeigt, dass eine unter dem 28. Februar cr. gegebene Anregung der Seeberufsgenossenschaft am 1. Juli, dem Tag der Strandung, noch nicht in d e n Kreisen genügende Verbreitung gefunden hat, für die sie in der Hauptsache bestimmt war. Worauf diese unzulängliche Information zurückzuführen ist, können wir natürlich nicht wissen; es ist aber auch gleichgültig. Der Verlauf dieses ganzen Vorfalles berechtigt uns aber zu der Behauptung, dass Vorschläge der Seeberufsgenossenschaft zur Verhütung von Unfällen sehr wahrscheinlich grössere Berücksichtigung finden werden, wenn sie in den Unfallverhütungsvorschriften enthalten sind, als wenn sie den Mitgliedern der Seeberufsgenossenschaft durch ein Rundschreiben bekannt gemacht werden. Trotz voller Würdigung des Arguments, dass ein Eingriff in den innern Dienst des Schiffsbetriebes zu verwerfen ist, vermögen wir uns, unter Bezugnahme auf den vorliegenden Seeunfall, umsoweniger auf den Standpunkt der Seeberufsgenossenschaft zu stellen, als die Forderung, die hier im Interesse der Sicherheit von Schiff und Menschenleben gestellt wird, im Dienstbetrieb sehr vieler deutscher Reedereien aus eigener Erkenntnis längst erfüllt ist.

* * *

Dem **Seeamt zu Flensburg** bot sich Ende vorigen Monats Gelegenheit, die Ursachen eines Zusammenstosses zu ermitteln, der durch den schwedischen Dampfer »Tellus« veranlasst ist und zwischen diesem und dem deutschen Ewer »Paradies« stattgefunden hat. Durch ein ganz unverständliches Manöver des Dampfers wurde der Ewer angerannt und dann sich selbst überlassen; unbekümmert um das Schicksal der Ewerbesatzung, die den Dampferführer im flehenden Ton an seine Pflicht nach einem Zusammenstoss auf See mahnte. Weniger die Schilderung der einzelnen Vorgänge vor, während und nach der Kollision führt zu diesen Zeilen, als vielmehr die Genugtuung, dass sowohl der Reichskommissar, wie das Seeamt die richtigen Worte gefunden haben, das unentschuldbare Verhalten des Schweden in gebührender Weise zu kennzeichnen. Die vernichtende Kritik einer auswärtigen, sachkundigen Instanz wird der einheimischen Behörde, die sich doch noch mit diesem Fall zu beschäftigen hat, ein Fingerzeig für ihr Vorgehen sein müssen. Es darf wohl angenommen werden, dass das schwedische Seegericht die richtige Konsequenz aus den Worten ziehen wird, die der deutsche Reichskommissar ausgesprochen hat: »Wäre der Kapitän der Führer eines deutschen Schiffes, ich würde die Aberkennung der Befugnis zur Ausübung des Gewerbes beantragen.« — Seeleute in verantwortlicher Stellung, die nach einer Kollision — zumal, wenn sie von ihnen selbst herbeigeführt ist — nicht einmal die Hilferufe der Besatzung des von ihnen beschädigten Schiffes berücksichtigen, sondern unbekümmert um die in Todesgefahr schwebenden Menschenleben, ihre Reise fortsetzen, — sie haben den Beweis erbracht, dass ihnen solche Charaktereigenschaften vollständig fehlen, deren Vorhandensein bei jedem Schiffsführer vorausgesetzt werden

muss. Und solche Charaktere müssen aus dem Schiffsführerstand, dem sie nicht zur Ehre gereichen, entfernt werden.

* * *

Der Premierminister von Neu-Seeland, Herr Seddon, das »enfant terrible« der britischen imperialistischen Politiker, hat in einer Rede auf einem der vielen Festmahle, die ihm zu Ehren während seiner Anwesenheit im Mutterland gegeben wurden, das alte Märchen wieder aufgewärmt, wonach die **deutsche Seeschiffahrt** nur durch **Subventionen** ihren jetzigen hohen Blütestand erreicht habe. Dieser wider besseres Wissen gemachte Ausspruch, weil er trotz aller Aufklärungen immer wiederkehrt, würde garnicht erwähnt werden, wäre er nicht durch eine englische Zeitschrift als unrichtig widerlegt worden. Syren & Shipping erklärt u. A: That the Antipodean statesmen made a smal error in that Germany possess no such shipping subsidies as he apparently dreams up. Dass diese Erkenntnis endlich auch in der englischen Presse zu dämmern beginnt, darf besonders den Herren Generaldirektor Ballin und Präsident Plate zum Verdienst angerechnet werden. Haben sie doch in Schrift und Wort an weit vernehmbaren Stellen nachgewiesen, dass die deutsche Handelsmarine ohne Subventionen, in dem landgebräuchlichen Sinne, das geworden ist, was sie heute ist: ein gefährlicher, erfolgreicher Konkurrent des meerbeherrschenden Albions.

* * *

In seinem Jahresbericht macht der **Verein Hamburger Reeder** zur Bekämpfung des Unwesens der **Desertionen** in den Häfen der nordamerikanischen Westküste auf eine Massregel aufmerksam, die wir hier schon vor längerer Zeit als nachahmenswert empfohlen haben. Wie den Lesern erinnerlich sein wird, hält sich die bekannte, hier wiederholt als Musterinstitut hingestellte »Shipping Federation« für den durch Desertion entstandenen pekuniären Verlust ihrer Mitglieder insofern schadlos, als sie mit Unterstützung des Handelsamtes in Erfahrung bringen lässt, auf welchem Schiffe die von ihr weggelaufenen Leute wieder angemustert haben, um dann bei der Abmusterung des Deserteurs ihre Ansprüche bei der Musterungsbehörde geltend zu machen. An einem Beispiel weist nun der Verein Hamburger Reeder nach, wie eine englische Reederei, indem sie nach dem Vorschlag der Shipping Federation verfuhr, einen Teil ihres durch Desertion entstandenen Schadens gedeckt hat. Allerdings war ihr dabei der britische Konsul in seiner Eigenschaft als Abmusterungsbeamter behilflich. Und er handelte natürlich auf höhere Weisung. Unter Hinweis auf diesen Hergang beschliesst der Verein Hamburger Reeder seine Besprechung mit folgenden Worten: »Es darf aber angenommen werden, dass auch die deutschen Seemannsämter ihre Mitwirkung nicht versagen werden, um dem Unwesen der Desertionen entgegenzuwirken«. Dieser optimistischen Anschauung vermögen wir uns leider nicht anzuschliessen, weil die gewünschte Mitwirkung der Seemannsämter natürlich nur unter Zustimmung ihrer vorgesetzten Behörden erfolgen könnte. Eine derartige, allerdings allein erfolgversprechende Zusage ist aber kaum zu erwarten. Die Furcht unserer Behörden und Regierungen vor der sozialistischen und der ihr in der Ausdrucksweise verwandten Presse ist bekannt. Und ihre Organe würden ja eine Weile um die Wette heulen und der grossen urteilslosen Menge durch die unglaublichsten aber bei ihr zugkräftigsten Schlagworte klar zu machen suchen, dass durch einen solchen behördlichen Schritt sich wieder einmal das Uebergewicht des Unternehmertums in brutalster Weise geäussert habe. Derartige, allerdings etwas aufregende Szenen müssen vermieden werden, mag ihre Grundlosigkeit auch noch so deutlich zu Tage liegen. Für analoge Fälle liessen sich Beispiele anführen. Leider verbietet der unpolitische Charakter der »Hansa« ein weiteres Eingehen auf dieses Thema. Dass im Übrigen der deutschen Regierung die skandalösen Zustände in den nordamerikanischen Häfen ebenso bekannt sein müssen, wie die von der Shipping Federation mit tatkräftiger Unterstützung des englischen Handelsministeriums angewandte Methode zur Bekämpfung der Desertionen, ist doch wohl ohne Weiteres anzunehmen. Weshalb wird also den mit derselben Berechtigung aus Reeder- wie aus Seemannskreisen kommenden Klagen, die doch bereits durch mehrere Kundgebungen öffentlich manifestiert sind, nicht in dem einzigen Sinne, der Erfolg verspricht, Rechnung getragen?! — Uebrigens hören wir, dass auch schon den englischen Gerichten Gelegenheit gegeben worden ist, zu den Massregeln der Shipping Federation Stellung zu nehmen. Mehrere Deserteure, welche die Schadloshaltung der Reedereien für illegitim hielten, machten im Klagewege Anspruch auf die volle auf dem letzten Schiffe verdiente Heuer. Sie bestritten der Abmusterungsbehörde das Recht, Abzüge aus ihrem Heuerguthaben von einem Schiffe zu machen, die der Reederei eines anderen Schiffes durch ihre frühere Desertion erwachsen sind. Das Gericht vermochte in zwei Fällen, die uns hier vorliegen, diesem Gedankengang nicht zu folgen. Das Vorgehen der Musterungsbehörde wurde nicht nur gebilligt, auch die Kosten des Verfahrens fielen den Klägern zur Last. So geschehen im freien England, auf dessen Verhältnisse als vorbildlich so gerne von deutscher sozialistischer Seite Bezug genommen wird.

Zur Geschichte und Entwickelung der Segelanweisungen und Seekarten.

Von Navigationslehrer Hahn.

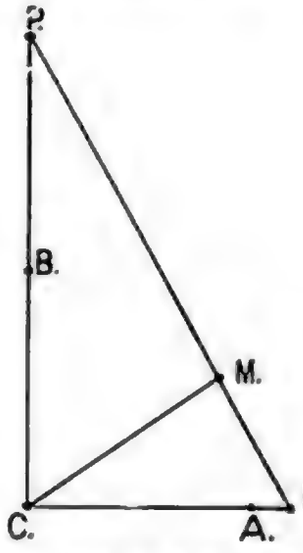
Wenn auch Seekarten schon etwa 500 v. Chr. in Verbindung mit Landkarten als mappa mundi von erdbeschreibenden Schriftstellern erwähnt werden, so findet doch die hydrographische Forschung nichts Positives darüber vor Ptolomäus [1]). Von Periplen [2]) oder Segelanweisungen dagegen haben wir sichere Kenntnis aus dem 4. und 5. Jahrhundert v. Chr., also wesentlich älteren Datums. So schrieb etwa 560 n. Chr. Markianos von Herakleia einen Auszug aus dem Periplus des Menippos von Pergamon und gibt er als Verfasser früherer Periplen den Karthager Hanno, den Sizilianer Kleon und den Griechen Sosander an, ausser Artemidores, Ephesus und Strabo etwas späterer Zeit.

Für Süd-Italien muss ein Periplus schon Ende des 5. und für Macedonien und Trakien Ende des 4. Jahrhunderts v. Chr. abgefasst sein, denn etwa 350 v. Chr. erscheinen beide unter dem Namen »Skylax« vereinigt, erweitert und mit Erklärungen versehen. Kopien dieses »Shylax« mit steten Zufügungen gehen dann bei den Seefahrern Jahrhunderte lang um, ähnlich wie die »Marinus«, »Portolane« und »Waghanaers« [3]) späterer Zeiten. Die älteste Skylax-Handschrift, jetzt in der National-Bibliothek zu Paris, stammt aus dem 12. Jahrhundert n. Chr.

Auf diesen Ur-Shylax folgte 400 bis 500 Jahre später der Periplus des Marinus von Thyrus. Er und die dazu entworfenen Seekarten, kurz genannt »Marinus«, sind als die direkten Vorgänger der Portolanen (eigentlich Hafenkarten) des frühen Mittelalter anzusehen.

Einige Jahrhundert nach dem Original-Marinus erschien der »Stadiasmos [4]) des Mittelmeeres« von einem unbekannten Verfasser, wahrscheinlich aus Alexandria, denn er umfasst das Mittelmeer, ausgehend entlang Afrikas Küste und zurückkehrend wieder nach Alexandrien an der europäischen. Die älteste Handschrift von ihm stammt aus dem 10. Jahrhundert und befindet sich jetzt in Madrid.

Die Seekarten des Mittelalters oder Portolane finden wir Ende des 13. Jahrhunderts zuerst im Gebrauch und als »Pisanische« bezeichnet; von 1311 haben wir eine solche mit dieser Jahreszahl. Auch diese sind noch meistens ohne Projektion; sie nehmen die Erde dann als Ebene an, geben die Entfernungen der Küstenpunkte nach den von den Seefahrern berichtigten Periplen und die Figuration der Küste aus der Vogelperspektive. Wo Seekarten dieser Zeit eine Projektion haben, da ist das die Ptolomäus'sche Kegelprojektion, in welcher das Kugelstück auf den Mantel eines Kegels übertragen wird, der im Mittelpunkt der Karte die Erde berührt. Z. B. entspricht dem Mittelpunkt M der Kegel, dessen eine Hälfte PNC wiedergibt. PM ist dabei die Kotangente der Breite AM und vom P aus werden gradlinige Meridiane und konzentrische Parallele gezogen, von denen die durch M gehende, als mittlere die Längenskala trägt.



Die arabischen Karten älteren Datums, doch nicht weiter zurückgehend als etwa 1000 n. Chr., haben nicht Gradlinien, sondern Isba-Parallele, d. h. Parallele von astronomischen Daumenbreiten (1 Isba = 1°,7); man kannte dort einen Äquator nicht, sondern nahm als Null-Parallel den an, in welchem der Polarstern verschwindet. Die oft als arabisch aufgeführte Seekarte des Edsiris von 1154 ist nicht arabische Arbeit, sondern italienische mit arabischen Beischriften.

In manchen Portolanen finden wir das loxodromische Netz später, vielleicht um 1600, nachgetragen. Die besten Portolan-Kopien dürften uns im Atlas Tamar-Luxoro, in der Portolane Vesconte (1318), der von Upsala (1420) und in der des Voltius (1593) erhalten sein; sie alle umfassen das Mittelmeer und die ostwärts darum liegenden Gewässer: Britannien, Skandinavien, Irland und Grönland blieb noch späteren Zeiten überlassen. Die Eintragungen der Orte in diesen Portolanen waren noch recht ungenau, z. B. lag Konstantinopel durchweg 2° zu nördlich.

Den Zirkel oder Passer scheint man für diese jedoch schon benutzt zu haben, wenigstens gehörte Ende von 1200 schon zum Inventar eines Schiffes »mappa mundi cum compasso« und auf Biancos Portolane von 1436 finden wir einen Zirkel abgebildet.

Als Distanzeinheit ist die Portolanmeile anzunehmen, als welche in den Periplen das Fünffache der Bogenminute variirend von 3,2—5,8 km gilt. Das Letztere nähert sich der Legua der katalonischen Karten, welche aus diesen ihren Weg in die früheren englischen gefunden hat. Später scheint man die Portolanmeile der italienischen Landmeile angepasst zu haben, denn in italienischen Karten wird die Miglia = 0,25 der ersteren = ca. 1457 m benutzt.

[1]) Ca. 140 Jahre n. Chr.
[2]) Umschiffungen.
[3]) Seekarten des Holländers Waghanaer.
[4]) Stadion = griechisches Längenmass = $^1/_{40}$ bis $^1/_{50}$ geographische Meile.

In arabischen Karten und Segelanweisungen, z. B. im »Mohit« ist die Einheit der Fahrt das Zam = 4,33 Leguas = 13 Seemeilen = ca. 24 000 m. Ob die alte chaldäische Parasange und die gallische Leuca mit der Portolanmeile, der Legua und der Lieu marine, alle = etwa 5560 m in Verwandtschaft stehen, ist schwer zu konstatieren. (Siehe in Nordenskiölds Priplus Näheres).

Der Masstab, nach dem die Portolanen entworfen waren, variirt von $\frac{1}{13\,000\,000}$ bis $\frac{1}{1\,375\,000}$ der Erdgrösse.

In den älteren Portolanen waren ursprünglich keine Windrosen vorhanden, solche fanden sich erst um 1400 darin und dann rechtweisend. In spätere Kopien sind sie dann so nachgezeichnet, dass entsprechend der westlichen Missweisung der damals bekannten Meere, die Nord-Süd-Linie mit dem Nordende etwas nach links gedreht ist. Es war ja auch die Nordweisung der Magnetnadel nicht vor dem 14. und 15. Jahrhundert bekannt und zuerst finden wir die wahre und die missweisende Nord-Süd-Richtung in W. Barentz Seekarte »de Midlandsche Zee« (1595).

In den späteren Portolanen (von 1500 und 1600) sind astronomische Diagramme, welche den nautischen Kalender ersetzen sollen und terrestrisch-mathematische, welche eine Koppelung der gesteuerten Kurse rauh gestatten, vorhanden. Die leizteren hiessen Rasoa de marteloio (Rechnung des Glasenschlagens); in Biancos Karte von 1436 finden wir ein solches ähnlich unserm frühern Loggbrettchen zum Zusammenstecken der Kurse und zugleich ein Kursdreiecksdiagramm von 0—90°.

Die Ur-Portolane, die wohl allen Portolanen vorgelegen hat, dürfte aus dem 12. Jahrhundert stammen; aber es lässt sich nicht bestimmen, ob sie italienischen oder spanischen Ursprungs ist; für das erstere spricht, dass die Seekartographie der Zeit in Italien am meisten vorgeschritten war, und für das letztere der allgemeine Gebrauch der Legua darin.

Die erste Portolane, welche nicht nach Ptolomäus Weltkarte graduiert wurde, ist die des C. Cavus, darstellend die nordischen Gewässer; sie ist 1430 entworfen und restiert in der Zamoiski'schen Bibliotbek in Moskow. Ihr folgten darin erst nach 1500 die Karten vom Atlantischen Ozean mit Breiten und Längen und oft doppelter Graduierung, in dem die zweite von den Kapitänen nach eigenen Beobachtungen eingelegt wurde. Es war der Zeit nach die Grösse der Erde zu wenig bekannt und ist z. B. in fast allen Portolanen des 16. Jahrhunderts der Breitengrad zu klein angenommen, indem er von 73 bis 101 km variirt, während er doch 111 km gross ist.

Es sind im späteren Mittelalter durch Handkopirung allmählich eine grosse Zahl Portolankarten entstanden und reibt Ucielli-Amat etwa 130 des 14. und 15. Jahrhunderts auf und noch 300 des 16. und 17. Bis dahin hat also die Buchdruckerkunst die handschriftliche Vervielfältigung noch nicht verdrängt, aber es waren auch keine Berichtigungen durch Neuvermessung vorgenommen worden. 1480 gab Sonetti den ersten Seeatlas in Holzschnitt und Canopa 1490 in Genua den ersten gedruckten heraus. 1550 stach und druckte Camosio die ersten Karten vom Adriatischen Meer und vom Atlantischen Ozean, welche letztere sehr viel unverbessert nachgestochen worden ist. 1595 erschien das Mittelmeer in 10 Karten von W. Barentz typirt.

Zugleich entstand naturgemäss eine grosse Anzahl Segelanweisungen, anfangs auch handschriftlich und später typirt. (Schluss folgt.)

Der Seeverkehr in den deutschen Hafenplätzen im Jahre 1900.

Unter diesem Titel veröffentlicht das Kaiserl. Statistische Amt gestützt auf ein ausserordentlich umfangreiches Material eine Abhandlung, die ebenso lehrreich ist, wie sie sich durch Übersichtlichkeit auszeichnet. Ehe wir zu den auf den Verkehr bezüglichen Ziffern übergehen, ein Paar Worte über die Seeschleppschiffahrt. Sie ist ein Faktor im Seetransportwesen, der umsoweniger übersehen werden darf, als er ständig an Einfluss und Bedeutung wächst. Wegen ihrer grösseren Rentabilität werden die grossen modernen Seeleichter den kleinen Küstendampfern zu gefährlichen Rivalen. Solche Fahrzeuge sind in den letzten Jahren, besonders seit Eröffnung des Kaiser Wilhelm-Kanals in steigendem Masse zur Verwendung gelangt, da sie eine ganz bedeutende Leistungsfähigkeit besitzen und sich im Gebrauche sehr bewährt haben. Sie werden immer grösser gebaut und dehnen ihre Reisen weiter und weiter aus, von den preussischen Rheinhäfen bis Danzig, von Hamburg einerseits bis zur Ems, andererseits über die ganze Ostsee. In der zukünftigen Entwickelung der Seeschiffahrt dürften sie berufen sein, eine hervorragende Rolle zu spielen, da sie nicht nur einen Teil der Segelschiffe zu ersetzen im stande sind, sondern auch wegen ihrer mässigen Anschaffungs- und Unterhaltungskosten, sowie wegen ihres geringen Tiefgangs mit den Küstendampfern in erfolgreichen Wettbewerb zu treten vermögen.

Von der Gesamtheit der im Jahre 1900 im Deutschen Reich angekommenen und abgegangenen Schiffe gehörten 133 905 (76,5 % der Gesamtzahl) mit 21 679 068 R.-T. Raumgehalt (58,2 % vom Gesamtraumgehalt) der deutschen Flagge an. Den Heimatshäfen nach waren unter den deutschen Schiffen 1900: preussische Schiffe 102 215 (58,4 % der Gesamtzahl) mit 7 519 446 R.-T. Raumgehalt (20,2 % des Gesamt-Raumgehalts), mecklenburgische 4029 mit 534 021 R.-T. Raumgehalt (2,3 oder 1,4 %), oldenburgische 3183 mit 310 855 R.-T. Raumgehalt (1,8 oder 0,8 %), lübeckische 1131 mit 318 516 R.-T. Raumgehalt (0,7 oder 0,9 %), bremische 10 405 mit 4 778 597 R.-T. Raumgehalt (5,9 oder 12,8 %), hamburgische 12 942 mit 8 218 233 R.-T. Raumgehalt (7,4 oder 22,1 %). Von den im Jahre 1900 angekommenen und abgegangenen Dampfschiffen trugen die deutsche Flagge 74 549 Dampfer mit 18 246 336 R.-T. Raumgehalt (77,1 % der Gesamtzahl oder

57,2 % des Gesamtraumgehalts der angekommenen und abgegangenen Dampfer); hierunter waren preussische Dampfschiffe 55 210 mit 6 111 878 R.-T. Raumgehalt (57,1 oder 19,2 %), mecklenburgische 3033 mit 506 179 R.-T. Raumgehalt (3,1 oder 1,6 %), oldenburgische 757 mit 179 208 R.-T. Raumgehalt (0,8 oder 0,6 %), lübeckische 1120 mit 318 092 R.-T. Raumgehalt (1,2 oder 1,0 %), bremische 7570 mit 3 941 924 R.-T. Raumgehalt (7,8 oder 12,3 %), hamburgische 6859 mit 7 189 065 R.-T. Raumgehalt (7,1 oder 22,5 %).

Unter den fremden Flaggen, welche am Schiffsverkehr des Deutschen Reichs teilnahmen, hat dem Raumgehalt der Schiffe nach die britische die erste Stelle inne. Unter ihr sind im Jahre 1900 10 072 Schiffe mit 8 087 556 R.-T. Raumg. im deutschen Küstengebiet ein- und ausgegangen (vom Gesamt-Schiffsverkehr 5,8 oder 21,7 %), darunter 9465 Dampfer mit 7 783 709 R.-T. Raumg. (vom Gesamt-Dampferverkehr 9,8 oder 24,4 %. Unter dänischer Flagge sind im Deutschen Reich im Jahre 1900 angekommen und abgegangen 12 453 Schiffe mit 2 129 177 R.-T. Raumg. (7,1 oder 5,7 % vom Gesamt-Schiffsverkehr) — darunter 3965 Dampfer mit 1 740 905 R.-T. Raumg. (4,1 oder 5,5 % des Gesamt-Dampferverkehrs) —, unter schwedischer 9533 Schiffe mit 2 086 729 R.-T. Raumgehalt (5,5 oder 5,6 %), wovon 4587 Dampfer mit 1 592 866 R.-T. Raumg. (4,8 oder 5,0 %). Die norwegische Flagge führten 2986 Schiffe mit 1 494 829 R.-T. Raumg. (1,7 oder 4,0 %) — darunter 2265 Dampfer mit 1 242 464 R.-T. Raumg. (2,4 oder 3,9 %) —, die niederländische 4270 Schiffe mit 619 709 R.-T. Raumg. (2,4 oder 1,7 %), unter denen sich 799 Dampfer mit 398 598 R.-T. Raumg. (0,8 oder 1,3 %) befanden, die russische 1299 Schiffe mit 527 260 R.-T. Raumg. (0,7 oder 1,4 %), wovon 579 Dampfer mit 333 610 R.-T. Raumg. (0,6 oder 1,0 %). An französischen Schiffen verkehrten 195 mit 202 622 R.-T. Raumg. (0,1 oder 0,6 %) einschl. 174 Dampfer mit 175 860 R.-T. Raumg. (0,2 oder 0,6 %), an spanischen 104 mit 122 948 R.-T. Raumg. (0,1 oder 0,3 %), welche sämtlich Dampfer waren (0,1 oder 0,4 %), an italienischen 93 mit 102 963 R.-T. Raumg. (0,1 oder 0,3 %), darunter 32 Dampfer mit 50 770 R.-T. Raumg. (0,0 oder 0,2 %), und an belgischen 78 mit 73 450 R.-T. Raumg. (0,0 oder 0,2 %), welche sämtlich Dampfer waren (0,1 oder 0,2 %). Andere fremde Flaggen (die portugiesische, österreich-ungarische, griechische, nordamerikanische, brasilianische, uruguayische, argentische und peruanische) beteiligten sich am Verkehr des Deutschen Reichs mit zusammen 89 Schiffen von 127 907 R.-T. Raumg. (0,0 oder 0,3 % des gesamten Verkehrs), insbesondere mit 76 Dampfern von 122 967 R.-T. (0,0 oder 0,3 % des gesamten Dampfer-Verkehrs).

Über die Verkehrsverhältnisse des Ostsee-Gebiets ergibt sich, dass nach dem Raumgehalt der grösste Teil, nach der Zahl nahezu die Hälfte aller angekommenen und abgegangenen Schiffe von ausländischen Häfen kam oder nach diesen bestimmt war, denn es entfielen im Jahre 1900 44,9 % von der Zahl und 73,5 % von dem Raumgehalt aller im Ostsee-Gebiet ein- und ausgelaufenen Schiffe auf den Verkehr mit dem Auslande. Der Verkehr der deutschen Ostseehäfen unter sich betrug der Zahl nach 48,4 % und dem Raumgehalt nach 21,6 % des Gesamtverkehrs des Ostsee-Gebiets, während der Verkehr mit den deutschen Nordseehäfen nur 6,7 % und 4,9 % davon ausmachte. Dabei ist für alle drei Verkehrsrichtungen seit dem Jahre 1896 eine Steigerung in der Zahl und dem Raumgehalt der angekommenen und abgegangenen Schiffe zu beobachten, welche verhältnismässig am bedeutendsten ist im Verkehr mit den deutschen Nordseehäfen, wo sie sich auf 77,4 % nach der Zahl und 45,8 % nach dem Raumgehalt beläuft. Diese starke Hebung ist in erster Linie der grossen Erleichterung zuzuschreiben, welche der Schiffahrt zwischen Ostsee und der Nordsee durch die Erbauung des im Juni 1895 eröffneten Kaiser Wilhelm-Kanals zu teil geworden ist. Besonders der Segelschiffsverkehr zeigt eine beträchtliche Zunahme (um 108,3 % nach der Zahl und 112,8 % nach dem Raumgehalt), hauptsächlich deshalb, weil der Verkehr von Schleppkähnen, die von Dampfern über See geschleppt werden, der Segelschiffahrt zugerechnet wird und mit Eröffnung des Weges durch den Kaiser Wilhelm-Kanal einen grossen Aufschwung genommen hat. Aber auch der Dampferverkehr ist ansehnlich gewachsen, um 33,5 % nach der Zahl und um 26,7 % nach dem Raumgehalt, hauptsächlich weil seit der Inbetriebnahme des Kanals eine grössere Anzahl regelmässiger Dampferlinien zwischen den wichtigeren Hafenplätzen der Ostsee einerseits und Hamburg, Bremen und den preussischen Rheinhäfen andererseits ins Leben getreten sind. Der Verkehr der deutschen Ostseehäfen unter sich hat ebenfalls eine günstige Entwickelung zu verzeichnen, denn er hat sich nach der Schiffszahl um 30,2 %, nach dem Raumgehalt um 15,3 % gehoben. Die Zahl der Schiffe, namentlich der Dampfschiffe, hat demnach erheblich mehr zugenommen als ihr Raumgehalt, und dieser Umstand weist auf eine starke Beteiligung kleiner Fahrzeuge hin, welche wohl auf den wachsenden Schiffsverkehr der rasch aufblühenden Badeorte an der Küste von Pommern und auf der Insel Rügen unter sich und mit benachbarten Hafenplätzen zurückzuführen ist. Am wenigsten hat sich der Verkehr zwischen den deutschen Ostseehäfen und dem Auslande verstärkt, nämlich nur um 0,8 % nach der Schiffszahl und 14,2 % nach dem Raumgehalt.

Im Verkehr der Häfen des deutschen Nordsee-Gebiets überwiegt nach dem Raumgehalt der angekommenen und abgegangenen Schiffe der Verkehr mit dem Auslande weit, in bezug auf die Zahl der Schiffe steht dagegen der Verkehr der deutschen Nordseehäfen unter sich an erster Stelle. Denn von der Gesamt-Schiffsbewegung des Nordsee-Gebiets kamen im Jahre 1900 nach der Schiffszahl 57,9 % auf den Verkehr der deutschen Nordseehäfen unter sich 37,4 % auf den Verkehr mit ausserdeutschen Häfen und 4,7 % auf den Verkehr mit deutschen Ostseehäfen; nach dem Raumgehalt der ein- und ausgelaufenen Schiffe entfielen 80,8 % auf den Verkehr mit ausserdeutschen Häfen, 16,7 % auf denjenigen der deutschen Nordseehäfen unter sich und 2,6 % auf den mit den deutschen Ostseehäfen. Zwischen den deutschen Nordseehäfen findet ein sehr reger Küstenverkehr statt, zu welchem jedoch durchschnittlich nur kleinere Fahrzeuge verwendet werden. Der Verkehr mit ausserdeutschen Häfen erfordert dagegen Schiffe erheblicher Grösse und, da er grossen Teils transozeanisch ist, sogar Schiffe der grössten vorhandenen Abmessungen; daher überwiegt in bezug auf den Gesamtverkehr der Raumgehalt der Schiffe, während die Schiffszahl ihrem prozentualen Verhältnis nach zurücktritt. Gegen 1896 hat die Schiffsbewegung des Nordsee-Gebiets in allen 3 Haupt-Verkehrsrichtungen sich vergrössert. Verhältnismässig am bedeutendsten war die Zunahme im Verkehr zwischen den Häfen der Nordsee und Ostsee (65,7 und 42,0 %). Dabei hat der Verkehr an Segelschiffen eine besonders starke Steigerung erfahren (um 93,3 und 107,5 %), die aber weniger auf eine Belebung der eigentlichen Segelschiffahrt, als vielmehr auf die vermehrte Verwendung von Leichterfahrzeugen zurückzuführen ist, welche über See geschleppt werden und namentlich seit Eröffnung des Kaiser Wilhelms-Kanals den Warenaustausch zwischen den beiden grossen Küstengebieten vermitteln, wie schon bei Besprechung der Verkehrsverhältnisse des Ostsee-Gebiets hervorgehoben wurde. Aber auch die Dampfer haben sich um 27,3 und 25,6 % nach Zahl und Raumgehalt gegen 1896 vermehrt. Im Verkehr mit ausländischen Häfen, welche nach der Schiffszahl um 45,2 und nach dem Raumgehalt um 24,8 % sich erweitert hat, ist der Zuwachs durch den lebhafteren Dampferverkehr verursacht worden, welcher um 43,7 und 28,2 % grösser geworden ist, während der Verkehr der Segelschiffe in der Schiffszahl eine Steigerung von 48,5, im Raumgehalt eine Verminderung um 4,3 % aufweist. Der Verkehr der

Nordseehäfen unter sich ist nach der Schiffszahl um 5,5, nach dem Raumgehalt um 7,8 % gewachsen. Wenn für diese Verkehrsrichtung die Dampfschiffe eine wesentliche Zunahme der Zahl, um 47,4, aber nur eine geringe des Raumgehalts, um 6,1 %, zeigen, so ist dies wohl in erster Linie auf den von Jahr zu Jahr steigenden Besuch der Nordseebäder und die damit zusammenhängende fortschreitende Entwicklung des Fähr- und Passagierverkehrs, welcher in den Sommermonaten die Badeorte unter sich und mit nahebeliegenden Küsten- und Hafenplätzen verbindet und vornehmlich von kleinen Fahrzeugen betrieben wird, zurückzuführen. Der Verkehr an Segelschiffen einschliesslich der Schleppschiffe ist nach der Schiffszahl um 14,1 % herabgegangen, nach dem Raumgehalt jedoch um 10,3 % gestiegen. Diese Erscheinung ist wohl auf die im Verkehr zwischen den Elb- und Weserhäfen rasch wachsende Verwendung von Schleppschiffen zurückzuführen, die im allgemeinen die Küstensegler an Raumgehalt erheblich übertreffen.

Betrachtet man die Anteilnahme der Schiffe deutscher und fremder Flagge am Verkehr der beiden Haupt-Seegebiete, so findet man, dass vom Schiffsverkehr des Ostsee-Gebiets im Jahre 1900 33,9 nach der Schiffszahl und 49,3 % nach dem Raumgehalt auf fremde Schiffe entfielen, gegen 39,1 und 53,3 im Jahre 1896; es war also die fremde Flagge im Jahre 1900 nach der Schiffszahl und nach dem Raumgehalt in erheblich geringerem Masse beteiligt als im Jahre 1896. Beim Dampferverkehr hat in den deutschen Ostseehäfen die deutsche Flagge die fremde im Jahre 1900 gegen 1896 ebenfalls sowohl nach der Zahl (von 32,7 auf 25,1) wie nach dem Raumgehalt (von 52,0 auf 48,1 %) zurückgedrängt.

Auch im Nordsee-Gebiet hat die deutsche Flagge an Boden gewonnen, da durch fremde Schiffe im Jahre 1900 nur 15,8 und 38,0 % (1896 18,8 und 44,7) des gesamten Verkehrs dieses Gebiets besorgt wurden. Am Dampferverkehr des Nordsee-Gebiets nahm die fremde Flagge im Jahre 1900 mit 21,0 und 40,1 % teil, gegen 30,5 und 47,4 im Jahre 1896.

In beiden Küstengebieten hat also die deutsche Flagge grössere Bedeutung erlangt, ein erfreulicher Beweis für den Aufschwung, den die heimische Reederei seit dem Jahre 1896 genommen hat.

Ein Vorschlag zur Verbesserung der Nebelsignale.

In einer vor kurzem erschienenen Druckschrift: »Fog Signals. A Proposal for Side-Sound-Signals« von Kapitän Leithäuser (Hamburg) schlägt der Verfasser Nebelsignale für die Dampfschiffe vor, die als Antwort auf die gewöhnlichen, durch die Vorschriften zur Verhütung von Schiffszusammenstössen vorgeschriebenen — Artikel 15 — Nebelsignale gegeben werden sollen, um dem ersten Signalgeber anzuzeigen, in welcher Richtung zu dem eigenen Schiff das gegebene Signal von dem Signalempfänger gehört wurde, damit ersterer danach seine Stellung zu dem Beantwortor in ähnlicher Weise erkennen könne, wie dies beim Sichten der grünen oder roten Buglaterne der Fall ist.

Es soll nach seinem Vorschlag ein langer und ein kurzer Ton (— ⌣) der Sirene oder Dampfpfeife bedeuten: »ich höre Sie an der Backbord-Seite, in dem Sektor meines roten Lichts« und ein langer und zwei kurze Töne (— ⌣ ⌣): »ich höre Sie an Steuerbord-Seite in dem Sektor meines grünen Lichts.«

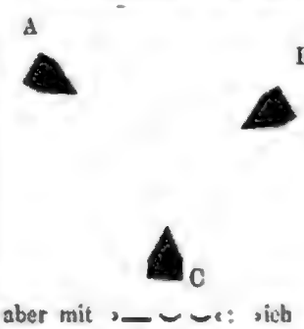
Da dies zweite Signal dasselbe sein würde wie das in dem angezogenen Artikel 15 (unter E) für die schleppenden und Kabel-Dampfer vorgeschriebene, so soll dieses letztere umgeändert werden.

Kapitän Leithäuser regt hierdurch eine schon früher in der »Shipping Gazette« aufgeworfene und damals ohne Erfolg diskutierte Frage wieder an, und ist sein Vorschlag gut und praktisch verwendbar, wenn sich nur zwei Dampfer im Nebel einander nähern. Bei mehreren zusammentreffenden Schiffen — ein Umstand, der gerade in verhältnismässig engen Fahrwassern, wo die Gefahr eine grössere ist, häufiger vorkommt — können diese Signale aber leicht zu fatalen Missverständnissen führen.

Von diesem Gesichtspunkt ausgehend bespricht Herr Schubart, I. Offizier bei der Hamburg-Amerika Linie, in No. 31 der »Hansa« (vom 2. August d. J.) in einem längeren Artikel den Leithäuser'chen Vorschlag und kommt zu dem Schluss: dass nur ein Signal — wenn ein Nebelsignal an Backbord, im Sektor des roten Lichtes, gehört wird (ein langer und ein kurzer Ton) — eingeführt werden solle, da im anderen Falle — wenn das Nebelsignal an Steuerbord gehört wird — der Hörer bereits nach den bestehenden Vorschriften dem signaliriegenden Schiffe auszuweichen habe; er solle daher als Erwiderung in diesem Falle nur das gewöhnliche Nebelsignal geben, damit — wenn noch ein dritter Dampfer in der Nähe ist, dieser nicht das Signal »— ⌣ ⌣« als Antwort auf sich beziehen könne.

Doch auch durch diese Abänderung wird nicht überall die Gefahr des Zusammenstosses abgewendet, wie aus einem Beispiel nachzuweisen ist:

Angenommen, es nähern sich drei Schiffe (A, B und C) auf entgegengesetzten Kursen einander im dichten Nebel, wie nebenstehende Figur zeigt. Jeder gibt das vorschriftsmässige Nebelsignal.



C soll dann, nach dem Leithäuser'schen Vorschlage, dem Schiffe A mit »— ⌣«: »ich höre Sie an meiner B.B.-Seite«, dem Schiffe B. aber mit »— ⌣ ⌣«: »ich höre Sie an meiner St.B.-Seite« antworten. Sind nun die beiden Schiffe A und B von einander soweit entfernt, dass sie selbst ihre Signale gegenseitig noch nicht hören können, oder verhindert sie die Windrichtung daran, so hören sie beide die sich widersprechenden Signale von C. können hieraus keinen sicheren Schluss auf die Position von C ziehen und müssen deshalb — nach Art. 16 d. a. Verf. verfahrend — stoppen und weiteres abwarten.

Hören dagegen A und B sich auch gegenseitig, so hat A mit »— ⌣«, B mit »— ⌣ ⌣« zu antworten und C weiss dann auch nicht, ob er diese Signale auf sich beziehen darf. Die Konfusion ist dann geschaffen und man wird erst nach allgemeinem Stoppen und langsamen Annäherungsversuchen — wie bei den jetzigen Signalen — sich über die gegenseitige Lage und Bewegungsrichtung orientieren können.

Ähnlich wird aber auch die Lage, wenn nach dem Schubartschen Vorschlage signalisiert wird.

C hört die Signale von A und B (die einander noch nicht hören) und soll A mit »— ⌣«: »ich höre Sie an B.B.« antworten, während er B, den er an St.B. hört, nicht anders wie mit dem gewöhnlichen Nebelsignal zu antworten braucht. B hört aber auch das für A bestimmte Antwortsignal von C. erwidert dasselbe in gleichem Sinne und kann annehmen, da er dasselbe auch an BB. hört, dass die beiden Schiffe bei Fortsetzung ihrer Fahrt einander an B.B. passierend frei von einander gehen werden, was aber nicht der Fall sein würde.

Sind die Schiffe aber sämtlich in Hörweite von einander, so hat auch A das Backbord-Signal (— ⌣) für B zu geben, das aber C auch auf sich beziehen kann. Es ist also auch hier eine Aufklärung über die gegenseitigen Stellungen schwer zu erlangen und es sind allerhand Irrtümer möglich.

Um solche Missverständnisse zu beseitigen, schlägt Kapitän H. Schmidt (auch von der Hamburg-Amerika Linie) in derselben Nummer der »Hansa« vor: generell für jeden Dampfer die Anbringung zweier Dampfpfeifen von verschiedener Tonart und vorzüglicher Qualität zu fordern. Diese sollen überall gleichmässig angebracht und auf allen Dampfern so eingerichtet sein, dass die eine für Signale nach B.B., die andere für solche nach St.B. bestimmt ist. Diese Massregel, die eine recht kostspielige sein und genaue Kontrole erfordern würde, wäre m. E. nur schwer zur allgemeinen internationalen Einführung zu bringen und kann, solange dies nicht durchweg erlangt ist, zu grossen Misverständnissen führen, wenn die Pfeife eines Dampfers, der nicht die beiden vorgeschriebenen Pfeifen hat, zufälligerweise gerade die eine oder die andere der gewünschten Tonarten hat und dann dementsprechend verstanden wird.

Alle solche Misverständnisse sind aber ausgeschlossen und es wird gleichzeitig die Fahrtrichtung jedes Schiffes allen anderen in Hörweite befindlichen Schiffen bekannt gegeben, wenn einfache Nebelsignale eingeführt werden, durch die die Schiffe ihre ungefähre Kursrichtung anzeigen, und zwar durch Signalierung des Quadranten der Windrose, in dem der Kurs des Schiffes liegt.

Dafür schlage ich vor:

Die Schiffe geben im Nebel sobald sie Nebelsignale anderer Schiffe hören an Stelle des bis dahin abgegebenen vorgeschriebenen einfachen langen Pfiffes mit der Sirene oder Pfeife — nicht erst als Antwortsignal — sondern in den vorgeschriebenen Pausen von nicht mehr wie zwei Minuten:

1. wenn sie einen Kurs zwischen Nord und Ost steuern: einen langen und einen kurzen Ton (— ⌣),
2. wenn sie einen Kurs zwischen Ost und Süd steuern: einen langen und zwei kurze Töne (— ⌣ ⌣),
3. wenn sie einen Kurs zwischen Süd und West steuern: einen langen und drei kurze Töne (— ⌣ ⌣ ⌣),
4. wenn sie einen Kurs zwischen Nord und West steuern: einen langen und vier kurze Töne (— ⌣ ⌣ ⌣ ⌣) mit der Dampfpfeife oder Sirene.

Wird einer der vier Kardinalstriche gesteuert, so ist das Signal des nächsten rechts liegenden Quadranten zu geben.

Durch die ständige Wiederholung dieser Signale wird ausser dem Anzeigen des Kurses dem Hörer auch die Möglichkeit gegeben, Kursänderungen des beobachteten Schiffes, wenn dasselbe in einen andern Quadranten dreht, zu erkennen und sich selbst danach zu richten.

In dem vorliegenden Beispiele würde A, bei Anwendung der von mir vorgeschlagenen Signale, das Nebelsignal für den zweiten Quadranten (— ⌣ ⌣), B das für den dritten (— ⌣ ⌣ ⌣) geben. Da B das Signal von A an Steuerbord hört und aus ihm entnimmt, das A südöstlich steuert, so dreht er nach Steuerbord und gibt, sobald er nördlicher als West anliegt, das Signal für den vierten Quadranten (— ⌣ ⌣ ⌣ ⌣).

C hört B an Steuerbord und dass dies Schiff südwestlich steuert, muss also nach Steuerbord ausweichen, bis er die Signale von B an Backbord hört.

A hört die Signale von C an Steuerbord und dass sein Kurs nordwestlich ist, dreht nach Steuerbord bis die Signale von C zeigen, dass dies Schiff vor ihm passiert ist.

Alle drei Schiffe gehen frei von einander, ohne zum Stoppen gezwungen gewesen zu sein.

Dass dies Stoppen seltener wird und meist ganz wegfallen kann, ist ein anderer Vorteil des vorgeschlagenen Signalsystems. Das Manöver des Stoppens der Maschine, das bei nicht genau auszumachender Position der Schiffe gegeneinander im Nebel nach Art. 16 der angezogenen Verordnung befohlen und notwendig ist, erschwert meist die Lage durch das dann in der Regel unvermeidliche, höchst geräuschvolle Dampfabblasen, das die Nebelsignale anderer Schiffe unhörbar macht. Es ist deshalb dieser Übelstand auch bei den anderen Signalvorschlägen stets als ein ungünstiger Moment anerkannt und auch Hilfsmittel dagegen angegeben, die aber besondere Einrichtungen verlangen. — Bei Anwendung der von mir vorgeschlagenen Signale dürfte diese Störung nicht vorkommen. Die Kursangabe nach Quadranten muss und kann auch genügen, da sonst die Nebelsignale ihre Einfachheit verlieren würden; ist die Richtungsbestimmung doch schon um 2 Strich genauer, wie die durch die Leithäuser'schen Signale gegebene, da die Sektoren der Buglaterne 10 Strich umfassen sollen.

Was nun die gewählten Signalzeichen anbelangt, so scheint mir zum Beginn eines jeden Signals der lange Ton notwendig, um — bei dem üblichen Räuspern und Spucken der Dampfpfeife oder Sirene beim ersten Anstellen derselben — ein Missverstehen auszuschliessen, da der erste Ton beliebig lang gemacht werden kann. Diese werden wohl am besten — wie die Glockenschläge beim Glasen — zu zwei abzuteilen sein, wenn mehr wie zwei gebraucht werden. Missverständnisse sind kaum denkbar, da bei herrschendem Nebel genau aufgepasst wird und höchstens nur bis zu 4 zu zählen ist. Jedenfalls sind keine Irrtümer vorgekommen, wenn diese Signale im Geschwader als Positionssignale der Schiffe im Nebel benutzt wurden. —

Bei meinem Vorschlage (wie bei dem des Kapitän Leithäuser) muss eine Abänderung des jetzt vorgeschriebenen Nebelsignals für Schlepp- und Kabelschiffe vorgenommen werden, da dieses Signal (— ⌣ ⌣) für die im zweiten Quadranten steuernden Schiffe gelten soll. Es kann dies Signal für Schlepper überhaupt wegfallen, da diese auch ihr Kurssignal machen müssen.

Ebenso werden die besonderen Signale für fahrende Segelschiffe überflüssig, wenn diese die gleichen Nebelsignale mit dem Nebelhorn geben. Diese zeigen denn auch die Kursrichtung der Segler, während die bisherigen sich nur auf die Stellung des Schiffes zum Winde beziehen, der gerade bei Nebel sehr häufig garnicht vorhanden ist.

Nach dem Gesagten glaube ich die baldige Einführung dieser einfachen und doch die Gefahren der Schiffahrt im Nebel so sehr vermindernden Signale dringlichst empfehlen zu können. Der einzige Behinderungsgrund an einer sofortigen allgemeinen Annahme dieses Systems liegt — wie eben angeführt — nur in der Gleichheit des Kurssignals für den zweiten Quadranten mit dem jetzt noch vorgeschriebenen Nebelsignal für Schlepp- und Kabeldampfer. Für diese könnte — wenn sie ein besonderes Signal haben sollen — drei lange Töne (— — —) festgesetzt werden. Auf diese müsste dann aber auch das Kurssignal folgen. Die Änderung dieses Signals der Schlepper etc., müsste allerdings durch eine Abänderung der Verordnung zur Verhütung der Zusammenstösse von Schiffen auf See geschehen, die schleunigst zu beantragen wäre.

Aschenborn, Vize-Admiral z. D.

Kiel, 20. August 1902.

* * *

Mit Erlaubnis des Herrn Verfassers veröffentlichen wir seine Schrift, ohne in dieser Nummer zu ihr Stellung zu nehmen. Wir weisen aber schon diesmal daraufhin, dass im Jahre 1889 in der Washingtoner Konferenz neben anderen auch Kurs-Signale eingehend erörtert worden sind. D. R.

Seiten-, Schall- oder Hörsignale.

Angeregt durch einen Fragebogen des Nautischen Vereins zu Hamburg, über »Seiten-Schallsignale« habe ich die verschiedenen Nummern (Nr. 51, 1901, Nr. 10 und 16, 1902) der »Hansa« wieder vorgenommen, um die Sache nochmals ernsthaft durchzugehen.

Schon im vorigen Jahre, als ich den ersten Aufsatz von Kapitän Leithäuser las, war ich dagegen eingenommen; denn

Klarheit kann nur durch Einfachheit herbeigeführt werden, und je mehr Signale wir bekommen, desto verworrener werden die Ausweichemanöver.

Das ist mein Standpunkt als älterer Schiffsführer.

Ich fahre schon über 21 Jahre auf Ozeandampfern, wovon gut 16 Jahre als Kapitän und dabei oft genug im Nebel und Schneefall, um Erfahrungen gesammelt zu haben.

Wann kommt es wohl vor bei jetzigen Zeiten, dass man nur ein Dampfersignal im Nebel hört? Denn doch nur für diesen Fall wäre das vorgeschlagene Verfahren zu gebrauchen.

Bei mehreren Dampfern käme Herrn Schubarts Fall in Betracht, was meines Erachtens gar nicht so selten ist, und so gut mir der Aufsatz des letzteren Herrn gefällt, würde ich doch lieber bei unseren (durch die Washingtoner Konferenz schon vermehrten) Nebelsignalen bleiben.

Es wird immer trotz aller sogenannten Verbesserungen im Nebel gefährlich bleiben, und daher mein Prinzip: »Höchste Einfachheit und Klarheit«!

Ich möchte einige selbsterlebte Beispiele beifügen, welche meine Gründe erläutern.

Am 31. März 11 Uhr 20 Min. p. m. bei WSW-Wind. Stärke 5, befand ich mich östlich steuernd, bei dichtem Nebel, zwischen Beachy Head und R. Sovereign Shoal. Plötzlich erscheint rechts Voraus $^3/_4$ Schiffslänge, eine Gruppe weisser Lichter, Glockengeläute und Rufen; es war ein havarirter grosser Dampfer, welcher zu Anker lag. Mit hart BB. (hart Rechts) kam ich noch eben frei; aber da hatte ich auf beiden Seiten 4 bis 5 Nebelsignale anderer Dampfer, ich stoppte, ging wieder langsam Vorwärts und schliesslich 2 bis 3 Minuten voll Vorwärts, um frei von dieser Musik zu kommen, was mir auch gelang.

Welcher Tonwirrwar wäre nun nach Kapt. Leithäusers Vorschlag entstanden, und hätte es wahrscheinlich einen, wenn nicht mehr Zusammenstösse gegeben!

Zweites Beispiel. Am 6. Juli gegen 11 Uhr a. m., zwischen Nord Hinder und Haaks, hörte an St. B. ca. 3 Strich voraus, eine Dampfpfeife, und an BB. ca. 4 Strich voraus, ebenfalls eine Dampfpfeife, jede einen langen Ton gebend.

Von St. B. näherte sich der Schall ziemlich schnell meinem Bug, und von BB. schien der Schall nach St. B. überzugehen! Welche Signale hätte Kapitän Leithäuser in dem Falle wohl gegeben?

Ich stoppte, und da mein Schiff beinahe keine Fahrt durchs Wasser machte, gab ich »zwei langgezogene Töne mit einem Zwischenraum von ca. einer Sekunde« (Artikel 15, Absatz b). Der von St. B. kommende Dampfer passierte vor meinem Steven nach BB. über, ohne dass ich denselben sah, und der andere hatte währenddessen auch Zeit, nach St. B. überzudampfen. Es war zurzeit windstill und spiegelglatte See. Der Schall des ersten Dampfers verlor sich an BB. achteraus, der des zweiten Dampfers an St. B. voraus!

Noch eins, warum beneidet Kapt. Leithäuser die Segelschiffe wegen ihrer drei Signale?

Der Dampfer hat die Triebkraft in sich, und kann manöverieren wie er will; der Segler dagegen ist abhängig von der Windrichtung und kann nicht immer ausweichen, wohin er wohl möchte; so ist es für letzteren notwendig, die durch den Wind bedingte Richtung angeben zu können. Für den Dampfer ist es ebenso notwendig, die Richtung des Segelschiffs durch dessen Signal zu erfahren, um demselben rechtzeitig ausweichen zu können.

Nach den angeführten Beispielen dürfte meine Abneigung gegen vermehrte Nebelsignale erklärlich sein. In den wenigsten Fällen, Reviere ausgenommen, wird ein Zusammenstoss zweier Dampfer vorkommen, wenn nur eben zwei beieinander sind.

A. Barrelet.

Auf See, August 1902.

Seeamtsverhandlungen.

Seeamt Lübeck.

Strandung des Dampfers »Wilhelm Oelssner« bei Marakallen im Bottnischen Meerbusen. Der Dampfer verliess am 1. Juli d. J. unter Lotsenführung den Hafen von Batskarnäs in Schweden, um nach Munksund bei Pitea zu dampfen wo die für Amsterdam bestimmte Holzladung vervollständigt werden sollte. Um 3 Uhr 15 Min. morgens verliess der Lotse bei Malären das Schiff. Der Führer des Dampfers, Kapitän Sanden, setzte nun den Kurs auf SWzuW m./w. Um 4 Uhr übergab der Kapitän das Kommando dem zweiten Steuermann Thaysen mit dem Bemerken, er solle den Kurs weiter steuern und ihn, den Kapitän benachrichtigen, wenn er etwas sichte. Dabei fügte der Kapitän hinzu, der Steuermann werde zwei Landmarken sehen, die er an Steuerbord lassen solle. Der Kapitän begab sich dann ins Kartenhaus, wo er sich zum Ausruhen niedersetzte und bald darauf einschlief. Weitere Instruktion als die oben angegebene, ist dem Steuermann nicht erteilt, insbesondere ist ihm auf der Seekarte der Schiffsort und der zu steuernde Kurs nicht gezeigt. Der Steuermann bestreitet, dass der Auftrag des Kapitäns dahin gelautet habe: er wolle benachrichtigt werden, wenn er etwas gesichtet werde; der Kapitän habe ihm vielmehr gesagt: »Wenn etwas ist, benachrichtigen Sie mich«. Er habe das so verstanden, dass der Kapitän in Kenntnis gesetzt werden wolle, wenn etwas Besonderes passiere. Die Angaben des Kapitäns über die bei der Instruktion gebrauchten Worte werden indessen von mehreren Leuten der Schiffsbesatzung bestätigt. — Der Steuermann Thaysen steuerte nun den Kurs SWzuW m./w. weiter. Es war helles, sichtiges Wetter. Etwa um $5^1/_4$ Uhr will Thaysen an Steuerbord querab in ziemlich grosser Entfernung einen schwarzweissen Pricken und um $5^1/_2$ Uhr etwa an Steuerbord voraus einen Feuerturm, vermutlich den von Rödkallen, gesehen haben. Eine Doppelpeilung dieses Feuerturms hat er nicht vorgenommen, weil sich die Seekarte im Kartenhaus befand und er den dort befindlichen Kapitän nicht stören mochte. Um 6 Uhr morgens stiess das Schiff plötzlich auf und blieb dann fest sitzen. Vorne lag der Dampfer in 5 Fuss englisch, während sich hinten genügend Wasser befand. Es wurde Rödkallen-Feuerturm in WNW gepeilt und festgestellt, dass die Strandung an der Ostseite der Untiefe Marakallen geschehen war. Den diese Untiefe bezeichnenden Pricken — nach dem Segelhandbuch eine schwarz und weisse Spierentonne mit einem Ball — sah man nicht. An der Stelle, an der sich der Pricken befinden sollte, lag ein Gegenstand von anscheinend gelber Farbe, der wie eine Planke aussah. Dieser Gegenstand befand sich in einem Abstand von etwa einer Seemeile an der Backbordseite des Schiffes, und zwar in SOzuO $^1/_2$ O m./w. Nach Angabe des Kapitäns Sanden hat der Lotsenkommandeur von Rödkallen, der nach der Strandung mit einem Schleppdampfer zur Stelle gekommen ist, ihm erklärt, dass der erwähnte Gegenstand das vorjährige Seezeichen von Marakallen sei. Nach dem Festgeraten wurden Versuche angestellt, mit eigener Kraft freizukommen, doch waren diese vergeblich. Erst am 3. Juli, morgens $9^1/_2$ Uhr, kam das Schiff, nachdem ein Teil der Holzladung geworfen und auf Flösse geladen war, mit Hülfe von Bergungsdampfern frei. Inzwischen hätte man eine Strömung nach Westen beobachtet. — Nachdem der Boden des Schiffes durch einen Taucher untersucht war, ging der Dampfer nach Lulea, wo er provisorisch gedichtet wurde. Dann setzte er seine Reise fort. Zurzeit befindet sich das Schiff, an dem eine grössere Anzahl Platten beschädigt ist, zur Reparatur auf der Koch'schen Schiffswerft. Die Reparaturkosten werden etwa 45000—50000 ℳ betragen. Nachdem der Reichskommissar seine Ausführungen gehalten und beantragt hatte, dem Steuermann Thaysen das Patent zu entziehen, gab das

Seeamt seinen Spruch dahin ab: 1) Die Strandung ist dadurch herbeigeführt, dass das Schiff von dem vom Kapitän Sanden nach Passieren von Malören gesetzten und von ihm und dem zweiten Steuermann Thaysen bis zur Strandung gesteuerten Kurse SWzuS, sei es durch eine westliche Strömung, sei es infolge einer unbekannten Deviation des Kompasses, sei es durch beides, versetzt ist. 2) Den Kapitän Sanden und den Steuermann Thaysen trifft an dem Unfalle das Verschulden, dass der Kapitän den zweiten Steuermann bei Abgabe der Schiffsführung nicht genügend, insbesondere nicht auf der Seekarte, orientiert hat, und dass der zweite Steuermann die Führung des Schiffes übernahm, ohne sich über die Oertlichkeit auf der Seekarte zu unterrichten. 3) Den Steuermann Thaysen trifft ausserdem noch das Verschulden, dass er dem Befehle des Kapitäns, ihn von gesichteten Gegenständen zu benachrichtigen, zuwider handelte. 4) Der Unfall wäre voraussichtlich vermieden worden, wenn der Pricken von Marakallen in ordnungsmässigem Zustande gewesen wäre. 5) Der Antrag des Reichskommissars, dem Steuermann die Befugnis zur Ausübung des Steuermannsgewerbes zu entziehen, wird abgelehnt. (L. A.)

Schiffbau.

Stapelläufe.

Auf der Werft der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft lief am 30. August ein für die Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft in Hamburg neuerbauter Stahl-Frachtdampfer glücklich vom Stapel. Die Grössenabmessungen sind: 392 × 48′ 1″ × 31′ 3″. In der Taufe erhielt das Schiff den Namen **»Altona«**.

* * *

Am 2. September ist auf der Werft von Blohm & Voss, ein für die »Deutsche Dampfschiffahrt-Gesellschaft »Kosmos« in Hamburg neuerbauter Stahldampfer, Stapelnummer 162, welcher in der Taufe den Namen **»Osiris«** erhalten hat, zu Wasser gelassen worden. Das nach dem Zellensystem erbaute und mit der höchsten Klasse des Germanischen Lloyd«, 100 A 4, versehene Schiff, hat eine Länge von 410′, eine Breite von 50½′, eine Tiefe von 32,6′, sowie eine Tragfähigkeit von 7500 t Schwergut bei 24′ Tiefgang im Seewasser. Der hauptsächlich für den Frachtverkehr zwischen Hamburg und der Westküste Südamerikas bestimmte Dampfer wird ausserdem eine Kajütseinrichtung für 30 Passagiere erster, 20 Passagiere 2. Klasse, sowie für eine grössere Anzahl Zwischendecker erhalten. Die dreifache Expansionsmaschine erhält ihren Dampf aus zwei doppelten und zwei einfachen Kesseln, welche auf 15 Atmosphären konzessioniert worden sind. Im übrigen wird der »Osiris« mit den neuesten technischen Einrichtungen ausgestattet werden.

* * *

Probefahrten.

Am Donnerstag, den 28. August wurde mit dem von der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft für die Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Argo« in Bremen neuerbauten Dampfer **»Louisiana«** die Probefahrt unternommen, auf der das Schiff 13,4 Knoten stündlich lief. Der Neubau hat folgende Abmessungen 417′ × 49′ × 29′ 8″. Tragfähigkeit 6800 t. Die Maschine ist eine vierfache Expansionsmaschine mit Oberflächen-Kondensation von folgender Grösse 23¼″ × 33¼″ × 49¼″ × 72″. Zylinder-Durchmesser 54″ Hub.

* * *

Am 30. August machte der auf der Werft von Blohm & Voss für Rechnung des Koninklijken Westindische Maildienst in Amsterdam neuerbaute Dampfer **»Prinz der Nederlanden«** seine Probefahrt, auf der 11½ Knoten Fahrtgeschwindigkeit erzielt wurden. Die Maschine ist eine vertikale, direkt wirkende dreifache Expansionsmaschine von 1400 indizierten Pferdekräften. Der erforderliche Dampf wird in zwei Einfachkesseln erzeugt.

Am 31. August machte der auf der Schiffswerft von Henry Koch in Lübeck für die Herren Hansen & Closter in Apenrade erbaute Dampfer **»Gamma«** seine Probefahrt, auf der 10½ Sm Durchschnittsfahrt erzielt wurde und die damit zur Zufriedenheit der Auftraggeber ausfiel. Die Abmessungen sind: 260 × 38 × 10′ 6″, Tragfähigkeit 2800 t. Maschinenstärke 800 ind. Pf.

Vermischtes.

Nach den »Hambg. Nachr.« hat die Reederei **A. C. de Freitas & Co., Hamburg,** den Lloyd Brazileiro für eigene Rechnung erworben. Die Firma wird den Lloyd, der wie bekannt sein dürfte, von der brasilianischen Regierung subventioniert wird und zwar mit jährlich 90 000 £, in eine Aktien-Gesellschaft umwandeln und die Aktien in ihren Besitz nehmen. Tatsächlich ist durch diese Transaktion alsdann das brasilianische Unternehmen in deutsche Hände übergegangen. Es handelt sich bei diesem Kauf um 50 Seedampfer von ca. 40 000 R.-T., 120 Leichter- und Schleppfahrzeuge, zwei grosse Docks, von denen eins das grösste Südamerikas, und umfangreichen Grund- wie Landbesitz. Das ganze Objekt beläuft sich auf ca. 800 000 £, wobei die obengenannte Subvention weiter bestehen bleibt. Bis auf kleine Vorbehalte ist das Geschäft definitiv abgeschlossen.

Entwicklung der deutschen Hochseefischereiflotte. Über die deutsche Hochseefischerei, deren nationale Bedeutung auf dem Gebiete der Volksernährung und auch auf dem Gebiete der militärisch-maritimen Vorbildung garnicht hoch genug eingeschätzt werden kann, bringt der neueste Jahrgang des »Nautikus« einige Daten, die Interesse verdienen. Es handelt sich um die rasche Entwicklung der deutschen Hochseefischereiflotte in den letzten 15 Jahren. Vor dieser Zeit, im Jahre 1886, gehörten ihr 377 Fahrzeuge mit einer Tonnage von 30 491 cbm an; bis zum Ende des Jahres 1901 hat sich diese Flotte auf 556 Fahrzeuge und die Tonnage auf über 100 000 cbm gehoben. Dabei fällt sofort das ungleiche Verhältnis im Wachstum der Schiffszahl und der Tonnage ins Auge. Die Ursache dieser Erscheinung liegt in der fortschreitenden Verwendung von Dampfschiffen, deren Masse viel grösser sind als die der Segelschiffe. Im Jahre 1886 verfügte die deutsche Hochseefischerei erst über einen einzigen Dampfer von 235 cbm; 1901 waren 130 Dampfer und, wenn auch noch immer 426 Segelschiffe, so doch 56 157 cbm Dampfschifftonnage für die deutsche Hochseefischerei vorhanden, während die Segelschiffstonnage nur 49 367 cbm betrug. Hand in Hand mit dieser Entwicklung und ebenfalls die Rentabilität des Dampfschiffsbetriebes in der Hochseefischerei fördernd, geht ein verhältnismässiges Nachlassen im Mannschaftsbedarf. Absolut genommen ist zwar die Besatzung in den letzten 15 Jahren von 1323 auf 3754 Mann gestiegen, aber während im Jahre 1886 auf 23 cbm 1 Mann Besatzung entfiel, kommt heute 1 Mann auf 28 cbm. In der Dampfschiffsflotte allein sogar auf 44 cbm 1 Mann. Abgesehen von dieser Entwicklung im Dampf- und Segelschiffsbetrieb macht macht sich gleichmässig ein stetiges Fortschreiten in der zweckmässigen Ausrüstung der Fahrzeuge bemerkbar, sowohl was die Fanggeräte wie die Konservierungseinrichtungen für die Fische angeht. Der Ertrag der Hochseefischerei in Deutschland belief sich denn auch im letzten Jahre auf über 10,7 Millionen Mark in den Auktionshallen zu Geestemünde (4,6), Hamburg (3,1), Altona (2,3) und Bremerhaven (0,8); im vorhergehenden Jahre hatte der Erlös dieser Auktionen erst 10,2 Millionen Mark betragen. Wenn bei diesen Zahlen auch Fischfänge berücksichtigt sind, die nicht von deutschen Schiffen auf unseren Markt gebracht wurden, so suchen andererseits deutsche Schiffe auch vielfach fremde Häfen auf, um ihre Waren vorteilhaft abzusetzen.

Zur Seemannsordnung äussert sich die Kieler Handelskammer in ihrem Jahresbericht: Es ist schwer gewesen, die weit auseinandergehenden Interessen der Beteiligten nach allen Seiten hin gerecht zu würdigen, aber es darf behauptet werden, dass das Gesetz in seiner jetzigen Gestalt die Anerkennung aller beteiligten Kreise verdient, da für die Reederei eine zunächst drohende zu starke Belastung vermieden worden ist, für den Schiffsmann aber in verschiedenen Richtungen Zugeständnisse gemacht sind, welche dem Stande der heutigen Anschauungen in sozialpolitischer Hinsicht entsprechen.

Seehafen-Ausnahmetarife. Die Handelskammer zu Oldenburg hat laut Bericht über die Sitzung vom 11. August in Ergänzung ihrer früheren Eingabe betreffend Ausdehnung des Seehafen-Ausnahmetarifs für Eisen im rheinisch-westfälischen Verkehr auf alle oldenburgischen Seehafenplätze, die gleiche Begünstigung für Getreide beantragt, dessen billigere Beförderung besonders von Interessenten zu Jever gewünscht werde. In einer weiteren Eingabe hat die Kammer das oldenburgische Staatsministerium ersucht, im Interesse des oldenburgischen Handels darauf hinwirken zu wollen, dass alle oldenburgischen Seehafenplätze nicht nur in den erwähnten Ausnahmetarif für den Rheinisch-Westfälisch-Nordwestdeutschen Seehafenverkehr, sondern auch in die übrigen für den Seehafenverkehr bestehenden Ausnahmetarife einbezogen werden. (Handel u. Gewerbe.)

Nach der amtlichen Statistik kamen im Fiskaljahr 1901/1902, das am 30. Juni aufhörte, 730 798 Passagiere, darunter 648 743 **Auswanderer** in **New-York** an; gegen das Vorjahr eine Zunahme von 160 825 Personen. Die nachstehende tabellarische Zusammenstellung führt die 648 743 Auswanderer nach ihrer Reichsangehörigkeit an und stellt durch die Rubriken »Zunahme« und »Abnahme« zugleich das Verhältnis gegen das letzte Fiskaljahr fest. Darnach waren von den erwähnten Auswanderern:

		Zunahme	Abnahme
Italiener	178 378	42 379	—
Oesterreicher	171 989	58 549	—
Russen und Russofinnen	107 347	22 090	—
Schweden	30 894	7 563	—
Iren	29 138	—	1423
Deutsche	28 304	6 653	—
Norweger	17 484	5 236	—
Japaner	14 270	9 001	—
Engländer	13 575	—	—
Griechen	?	2 194	—
Dänen	?	2 005	—

Nach Kanada wanderten ein:

	1901/02	1900/01
Von Grossbritannien und Irland	17 000	11 810
» Europäischen Kontinent	23 525	19 352
» den Ver. Staaten	24 099	17 287
	64 624	49 149

Die englische Presse stellt diese wachsende Einwanderung in ihre Kolonie mit Befriedigung fest.

Kleine Mitteilungen.

Ehrende Anerkennung. Herr Kapt. R. Mehring erhielt am 1. Sept. 1902 von dem Verein Hamburger Assekuradeure die goldene Medaille nebst Diplom für treue Pflichterfüllung während seiner langen glücklichen Fahrzeit als Kapitän für die Führung der Schiffe »Vesta«, »Hermann«, »Pallas«, »Artemis« der Reederei M. G. Amsinck. Beide Gegenstände wurden demselben mit einer feierlichen Ansprache von dem ersten Vorsteher, Herrn Dencker, in Gegenwart mehrerer Herren der Assekuranz, in der Börse überreicht. Die Medaille, in der Grösse eines Fünfmarkstückes, enthält auf der einen Seite in der Mitte den Namen des Kapitäns und Datum der Widmung, umgeben von einem Kranze, darüber rundum die Schrift: Verein Hamburger Assekuradeure. Auf der anderen Seite am Rande steht die Widmung: »Anerkennung treuer Pflichterfüllung«, in der Mitte ein Vollschiff unter gerefften Marssegeln, wie es bei hohem Seegange eine Klippe umschifft. Das Diplom ist künstlerisch ausgeführt in Form eines aufgebissten Vormarssegels, auf welchem in Zierschrift obige Widmung und Datum der Uebergabe angebracht ist.

Vereinsnachrichten.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 3. September. Als Mitglieder werden die Herren Kapitäne Paessler, D. »Assuan« und Paulsen, D. »Essen« aufgenommen. Dem verstorbenen langjährigen Mitglied Herrn Jacobsen hält der Vorsitzende einen ehrenden Nachruf. Unter den zahlreichen Eingängen wird besonders auf das Verhältnis der »Shipmaster's Society« hingewiesen und eine Reichsgerichtsentscheidung über die Auslegung des Art. 16 Abs. 2 verlesen. — Nächste Sitzung am 1. Oktober.

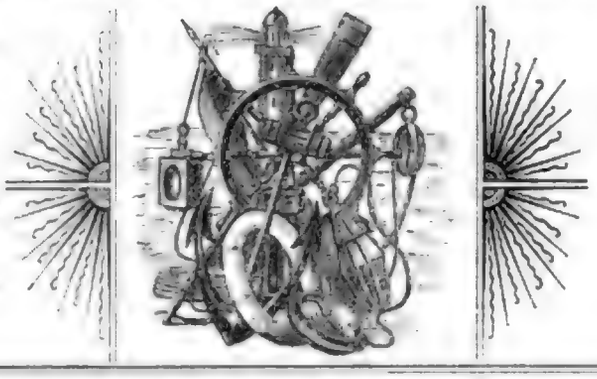
Der **Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine Hamburg** schreibt: Der Verein hielt am Donnerstag, den 28. August eine gut besuchte Versammlung ab. Nach Verlesung der Eingänge wurde der erste Punkt der Tagesordnung, die Zeugnisfrage zur Debatte gestellt. Es wurde hierbei ausgeführt, dass es gerade in letzter Zeit häufig vorgekommen sei, dass von der Reederei aus einem Schiffsoffizier ein Zeugnis entweder ganz verweigert, oder aber in solcher Form ausgestellt worden sei, dass man es selbst bei der kühnsten Phantasie kaum hätte Zeugnis nennen können. Nun ist allerdings gesetzlich nicht der Reeder, sondern der Kapitän derjenige, welcher verpflichtet ist, dem Schiffsoffizier bei der Abmusterung ein Zeugnis auszustellen, jedoch ist dies in der Praxis sehr häufig nicht durchzuführen, da einmal bei den grossen Reedereien Umkommandierungen sehr häufig und meistens in letzter Stunde erfolgen und dann gewöhnlich die Zeit fehlt, sich ein Zeugnis geben zu lassen. Wenn aber auch wirklich die nötige Zeit vorhanden ist, so wird es dem betr. Schiffsoffizier in den meisten Fällen erst einen harten Kampf kosten, da es gerade bei diesen Reedereien offiziell Usus ist, dass die Reederei selbst und nicht der Kapitän die Zeugnisse schreibt. Derjenige also, der diese Neuerung einführen wollte, würde sich zunächst einmal nur in Meinungsverschiedenheiten mit seinen verschiedenen Kapitänen verwickeln und zum Schluss ein Zeugnis erhalten, das ihm wohl schaden, aber nie nutzen könne. Es ist allgemein Gebrauch, dem Schiffsoffizier ein geschriebenes Zeugnis zu geben; will man einem Schiffsoffizier also nicht wohl, so gibt man ihm einfach ein ausgefülltes Formular (Mannschaftszeugnis). Will der Betreffende anderweitig Stellung suchen, und zeigt ein solches Zeugnis vor, so kann er in den meisten Fällen sicher sein, abgewiesen zu werden. Es wurde dann noch beschlossen, alle Kameraden darauf hinzuweisen und ihnen anheimzustellen, sich bei einer jeden Umkommandierung ein Zeugnis vom Kapitän geben zu lassen. Es folgte dann ein Vortrag über das neue, verbesserte Sjöstrandsche Signallot. Es wurde hierbei besonders auf die einfache Konstruktion und das trotzdem tadellose Funktionieren desselben hingewiesen, Eigenschaften, die im Verein mit dem billigen Anschaffungspreis, dazu angetan seien, dieser neuen Erfindung bald recht viele Freunde zu erwerben.

Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer
zu Hamburg.
(Geschäftsführender Verein, Steinhöft 1.)

Seeschiffer-Verein „Weser"
in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin"
in Stettin.



Schiffer-Gesellschaft
in Lübeck.

Verein
Flensburger Seeschiffer
in Flensburg.

Seeschiffer-Verein
in Danzig.

Zur Verhütung von Kollisionen.

Die Rotterdamer Seeschiffer-Vereinigung (Vereeniging voor de Zeevart) sendet einen Vorschlag, den ihr Vertreter auf dem Kopenhagener Schiffahrts-Kongress gemacht hat, zur Veröffentlichung. Sie erwähnt, dass ihre Idee dort Anklang und einstimmige Annahme gefunden hat. Da der springende Punkt der ganzen Resolution die Befürwortung eines Verfahrens enthält — der später erklärten sog. »Hintergrund-Beobachtung« — dessen Bedeutung und Zweck nicht ganz verständlich sind, wird das Rundschreiben auf dieser Seite mit der Bitte um Stellungnahme veröffentlicht.

Es lautet: Die Vereeniging äussert den Wunsch, dass die Einleitung zu Art. 17 des Seestrassenrechts wie folgt lauten möge:

> Die Gefahr einer Kollision kann, wenn die Umstände es zulassen, festgestellt werden, indem man sorgfältig Acht gibt, entweder auf die Peilung des sich nähernden Schiffes oder auf den Umriss des Hintergrundes*) des betreffenden Schiffes. Wenn die Peilung oder der Hintergrund des Schiffes sich nicht wesentlich verändern, so ist anzunehmen, dass die Gefahr einer Kollision besteht.

Die »Vereeniging« wünscht, dass die Vorzüge des Kollisions-Diagrammes zur Kenntnis der Schiffahrtsinteressenten gebracht und auf Navigationsschulen gelehrt wird.

Die Association bedauert, da Art. 27 der internationalen Bestimmungen zur Vermeidung von Zusammenstössen auf See, sobald unmittelbare Gefahr vorliegt, auch auf Seeschiffe anzuwenden ist, dass auch der Folgen wegen bei den Zusammenstössen »La Bourgogne — Cromarishire« und »Campania — Embleton« die Segelschiffe nicht wegen Nichteinhaltens des Art. 27 getadelt sind;

In Erwägung, dass bis heutigen Tages weder ein Arm-, ein Semaphor-, ein Nacht-, noch ein Schallsignal-System besteht, das auf einem für Alle gültigen Prinzip beruht, richtet die Association zur Abhilfe dieses Übelstandes die Aufmerksamkeit aller Beteiligten auf das Signalsystem »Vreede«.

Die »Vereeniging voor de Zeevart« erwähnt in betreff der angeführten Hintergrund-Beobachtung, dass sie, falls die Umstände eine solche Beobachtung möglich machen, sehr zur Vermeidung von Kollisionen beitragen könne, von denen die Hälfte bei schönem und klarem Wetter stattfinde, und dass sie wie die anderen Anträge nicht erst gesetzliche Kraft haben müsse, um die Seeleute von ihrem Vorteil zu überzeugen. Sie hält es deshalb für ihre Pflicht, auf die besonderen Vorteile dieser bis jetzt unbeachteten Art der Beobachtung aufmerksam zu machen. Die Beobachtung des Hintergrundes ist bei weitem genauer und leichter als die Kompasspeilungen, die ausserdem garnicht genommen werden. Man braucht dazu keinen Kompass oder irgend ein anderes Instrument. Während bei einer Kompasspeilung nur von einem Mann beurteilt werden kann, ob Gefahr vorliegt, so kann diese Beobachtung von irgend einem Matrosen gemacht werden von der Stelle aus, an der er sich gerade befindet, sei diese nun an Deck, auf dem Ausguck oder im Boot. Ausserdem kann man in wenigen Augenblicken entdecken, ob die Gefahr einer Kollision vorliegt und aus weit grösserer Entfernung, so dass man mehr Zeit hat, einen Zusammenstoss zu vermeiden. Diese Art der Beobachtung wird infolge ihrer Verlässlichkeit den Folgen vorbeugen, die daraus entstehen, dass ein Schiff irrtümlich ein falsches Kurssignal gibt oder den Kurs, den es nehmen will, zu spät oder überhaupt nicht signalisiert. Aus diesen und anderen Gründen empfiehlt die »Vereeniging« allen Seeleuten die Beobachtung des Hintergrundes eines entgegenkommenden Schiffes.

*) Der Wortlaut der Resolution in englischer Sprache heisst an dieser Stelle: »Risk of collision can ..... be ascertained by carefully watching either the compassbearing of an approaching vessel or that vessel's projection on her background.« Ganz verständlich ist der beabsichtigte Zweck eigentlich nicht. Diese Hintergrund-Beobachtung — oder »background-observation«, wie sie im englischem Text genannt wird — ist auf See doch nur entweder am Tage bei bewölktem Himmel oder des Nachts, wenn Gestirne am Firmament sind, durchführbar. Die Genauigkeit der Tagesbeobachtung wird auch noch sehr davon abhängig sein, ob und mit welcher Schnelligkeit sich das Gewölk bewegt.

E. E 27. XI

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.

Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. fl.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit verhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1902. No. 37. Hamburg, den 13. September. XXXIX. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Das neue Vermessungsverfahren im Suez-Kanal. — Zur Geschichte und Entwickelung der Segelanweisungen und Seekarten. (Schluss.) — Das Absetzen der Lotsen bei Cuxhaven. Absetz- oder Aushol-Dampfer. — Deutscher Nautischer Verein. Drittes Rundschreiben. — Schiffbau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Büchersaal. — Kaiser Wilhelm-Kanal. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Auf dem Ausguck.

Den Kieler Stadtkollegien liegt zur Beschlussfassung ein Antrag des Magistrats vor, dessen Annahme weitgehende Folgen nach sich ziehen kann. Handelt es sich doch um die Bewilligung einer Geldsumme (Mk. 31 000) für die Ausarbeitung eines generellen Projektes für einen **Elbe-Kiel-Kanal** durch das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Dass der Kieler Magistrat die Bereitstellung der Summe nicht vom Staat erwartet, sondern selbst durch Hingabe der Mittel die Initiative ergreifen will, spricht für die Erkenntnis der Bedeutung dieses Kanalprojektes. Und es ist einleuchtend, dass ein Elbe-Kiel-Kanal, mögen auch nicht alle Erwartungen, die an seine Verwirklichung geknüpft werden, in Erfüllung gehen, dem Gemeinwesen Kiel und insbesondere den Interessenten am Hafenverkehr unleugbare Vorteile in Aussicht stellt. Ob die Stadtkollegien dem Antrag zustimmen werden, ist im Hinblick auf die Behandlung, die sie Anfang der neunziger Jahre dem Vorschlag zur Anlage eines Hafens in der Wiker Bucht angedeihen liessen, immerhin noch zweifelhaft. Damals wurde ein Antrag, der Aussicht auf Berücksichtigung durch den Staat hatte, abgelehnt, um beinahe zehn Jahre später angenommen zu werden, als der Staat nicht mehr dieselbe wohlwollende Beurteilung zur Schau trug. Möglicherweise sind die Herren aber durch diese Erfahrungen vorsichtiger geworden und stimmen ohne Wartezeit dem Magistratsantrag zu, der seine Entstehung ebenso wie s. Zt. die erste Anregung zur Wiker-Hafen-Angelegenheit dem vorausschauenden Blick des Herrn Geh. Rat Sartori verdankt.

* * *

Der in Havre domizilierte Verein **französischer** Schiffsführer führt in einem an die Tagespresse gerichteten Schreiben ernste und durch Gründe belegte Klagen gegen die immer weiter um sich greifende Zumutung, solche jungen Leute aus dem Binnenlande für den **Seemannsberuf ausbilden** zu müssen, die wegen ihrer Charaktereigenschaften weder der Schule noch dem Elternhause zur Zierde gereicht haben. Da solche Jungen nicht selten Sprösslinge einflussreicher Familien sind, wird ihre Ausbildung oder wenigstens ihre Anbordnahme den Kapitänen recht oft zur kategorischen Pflicht gemacht. Dass die Erziehung derartiger Charaktere in den meisten Fällen sehr undankbar ist und dass diese unbrauchbaren Elemente auch der Disziplin an Bord zum Nachteil gereichen können, wird als eine Tatsache hingestellt, die den meisten Seefahrern bekannt ist. Diese Schilderung ruft gewiss in manchem Leser Erinnerungen wach, die sich mit den Beschwerden der französischen Kapitäne decken. Ihre Kundgebung liefert einen Beweis für die Gleichartigkeit der Denkungs- und Anschauungsweise im Binnenland beider Nachbarstaaten und nicht minder zeigt sie eine Meinungsübereinstimmung deutscher und französischer Schiffsführer. Etwas haben sich die Verhältnisse bei uns schon, dank des immer weiter um sich greifenden Interesses für alles Maritime, verschoben und sie werden ihr Aussehen immer mehr verändern, wenn erst die Früchte der verdienstvollen Tätigkeit des deutschen Schulschiffsvereins klarer zu Tage treten. Durch das weit über die Nachfrage hinausreichende Angebot junger Leute, die vom Schulschiffsverein ihre erste seemännische Ausbildung erhoffen, ist diesem die Gelegenheit einer gründlichen Aussonderung

des Weizens von der Spreu geboten. Personen ohne guten Leumund haben nur wenig Aussicht auf Annahme; nur die körperlich und geistig brauchbarsten finden Berücksichtigung. Infolge dieser seit Gründung des Vereins beobachteten Maxime, besteht die Gewähr, einen gesunden und berufsfreudigen seemännischen Nachwuchs in der deutschen Handels- und Kriegsmarine heranreifen zu sehen.

* * *

Nach einem **Gesetz** vom 17. Februar 1898 verwirken alle **nichtamerikanischen** Handelsschiffe eine hohe Geldstrafe, wenn sie zwischen Häfen der Vereinigten Staaten Exkursionszwecken dienen, also Gäste oder Passagiere mit sich führen. Dieses Gesetz, selbstverständlich zur Monopolisierung des Küstenpassagier-Verkehrs für die amerikanische Flagge erlassen, ist kürzlich in einer Weise übertreten worden, deren Begleitumstände Verbreitung verdienen. Ein nichtamerikanischer Dampfer der United Fruit Company mit dem Staatsgouverneur, mehreren Mitgliedern der gesetzgebenden Körperschaft und einigen Beamten des Gesundheitsamtes an Bord verliess New-Orleans zur Besichtigung der in grosser Nähe befindlichen Quarantänestation sowie überhaupt der Hafenanlagen. Die Zollbehörde erblickte in dieser Inspektionstour eine Exkursion, die mit einem fremden Schiffe unternommen worden war, also einen Verstoss des erwähnten Gesetzes. Es kam zur Anzeige und Klage, mit dem Ergebnis, dass die Reederei zu 5000 Dollar Strafe verurteilt wurde. Das Bundesschatzamt, als höchste Instanz, bestätigte das Urteil und erliess, um ähnlichen doch immerhin etwas peinlichen Vorgängen in Zukunft vorzubeugen, einen Erlass, der das Gesetz aus dem Jahre 1898 in Erinnerung bringt.

* * *

Zum **Kollisionsfall Minerva—Liberty** erhalten wir das folgende Schreiben:

Das in der Nummer 34 Ihrer Zeitschrift gegebene Referat über den unlängst von den hamburgischen Gerichten entschiedenen Fall »Minerva« gegen »Liberty« gibt mir als dem Vertreter einer der beiden Parteien Veranlassung, einen tatsächlichen Irrtum richtig zu stellen, in den das Oberlandesgericht bei Abfassung des Urteils verfallen ist und der anscheinend dadurch auch in Ihrem Bericht eine Rolle spielt.

Das Oberlandesgericht hat dem nur mündlich erstatteten Gutachten des Oberhafenmeisters entnehmen zu müssen geglaubt, dass der Oberhafenmeister der Ansicht sei, ein bei Nacht vom Quai unter eigenem Dampf sich abtäuender Dampfer falle unter den, besondere Vorsichtsmassregeln für das Schraubendrehen verlangenden § 23 des Hafengesetzes. Das hat der Sachverständige nach meiner zuverlässigen Erinnerung aber nicht gesagt. Er hat vielmehr lediglich erklärt, dass die Frage, wann ein Dampfer beim Manövrieren mit der Schraube im Hafen besondere Vorsichtsmassregel anwenden müsse, im § 23 des Hafengesetzes beantwortet sei, also keiner weiteren Erörterung bedürfe. Einen Vorwurf hat der Oberhafenmeister der Führung der »Minerva« — und wie ich meine mit Recht — nur daraus gemacht, dass der zweite Steuermann sich nicht hinlänglich davon überzeugt hat, ob hinter dem Heck der »Minerva« Alles klar war. Dass er das natürlich nicht von dem hinausgeschwungenen Heck, sondern nur mit der Gangway-Laterne vom Kai aus sehen konnte, das dürfte ohne weiteres klar sein, wenn man bedenkt, dass gerade im Sandtorhafen, woselbst der Unfall passierte, ein äusserst reger Verkehr herrscht und daselbst durch das Verholen von Seeschiffen und Verschieben von Flussfahrzeugen stets neue Situationen geschaffen werden. Wenn aber das Berufungsgericht in seinen Gründen einen kurzen Gang auf den Kai für ebenso umständlich wie das Aus- und Wieder-Einsetzen eines Bootes auf einem Schiffe mit geringer Besatzung erachtet und mit diesem Vergleich die zu entscheidende Frage gelöst zu haben glaubt, so muss man annehmen, dass die Richter entweder niemals solchen Manövern beigewohnt haben oder aber an die Vorsicht und Sorgfalt eines Schiffsoffiziers, sehr zum Schaden der Schiffahrt, nicht allzugrosse Anforderung zu stellen gesonnen sind.

Hamburg, den 2. September 1902.

Dr. Paul Ehlers.

* * *

Bei Besprechung dieses Kollisionsfalles haben wir auf Seite 399 den Standpunkt des hanseatischen Oberlandesgerichts, als den für Seeleute günstigeren hingestellt. Und auf Grund des uns damals zugänglichen Materials mit Berechtigung. Soll auch ganz von der missverständlichen Auffassung des Gerichts abgesehen werden, soweit sie sich auf die Aeusserungen des Sachverständigen zum § 23 des Hamburger Hafengesetzes bezieht, dann bleibt immer noch ein anderer Punkt, der unser Urteil berechtigt machte. Nach der Begründung des Urteilspruches ist dem Steuermann der »Minerva« durch den Sachverständigen ungenügende Erfüllung seiner Dienstpflicht zum Vorwurf gemacht, weil er, statt mit einer Laterne den Verlauf der Trosse zu verfolgen, sich auf die Feststellung beschränkt hatte, dass dieselbe Trosse, die aus der Klüse der »Liberty« herauszeigte, an Land in einem Ring befestigt war, also mutmasslich steif geholt sein musste. So lange nun dieser Vorwurf lediglich unter Berücksichtigung der Verkehrsverhältnisse im Sandtorhafen erhoben wurde, mag er berechtigt sein, nicht aber, wenn er — wie aus der Gerichtsverhandlung damals hervorging — generell ausgesprochen ist und sich

auf alle Schiffe bezieht, die des Nachts aus einem Hafen gehen.

* * *

Der Orkan im Indischen Ozean im Mai 1902, der bekanntlich den Verlust des Bremer Dampfers »Ehrenfels« nach sich gezogen hat, ist von Herrn Kapitän Meyer, Assistenten der Seewarte, in einer sehr verdienstvollen Arbeit geschildert worden. Der Wert der Schrift wird durch eine übersichtliche Tafel erhöht; gibt sie doch in kartographischer Weise Aufschluss über die Routen der Dampfer »Ehrenfels«, »Königin Louise«, »Goldenfels« und »Aragonia«, die sich alle vier im Bereich des Sturmareals aufhielten. Die Arbeit, welche im Augustheft der Annalen der Hydrographie veröffentlicht worden ist, verdient umsomehr in Seemannskreisen verbreitet zu werden, als Orkane in jener Gegend nicht häufig vorkommen, weshalb über ihr Wesen und ihre Bahnen wenig Zuverlässiges bekannt ist.

Das neue Vermessungsverfahren im Suez-Kanal.

Im Juni wurde hier ein Erlass der Suez-Kanal-Gesellschaft mitgeteilt, wonach jeder durch Aufbauten vorne, mitschiffs oder hinten geschaffene Raum (shelterdeck, poop, bridge, forecastle) an Bord eines Schiffes zum abgabenpflichtigen Raumgehalt gerechnet werden soll, sofern er jemals zu Ladungszwecken Verwendung findet. Bei Schiffen, die noch nicht im Besitze eines von der Kanalgesellschaft verifizierten Vermessungszertifikats waren, werden die beregten Räume von der abgabenpflichtigen Tonnage abgezogen, falls der Reeder die schriftliche Erklärung abgibt, diese Plätze niemals zu Ladungszwecken verwenden zu wollen.

Werden später trotzdem Ladungsgegenstände in den Aufbautenräumen gefunden, dann zählen sie dauernd zum abgabepflichtigen Raumgehalt. Dasselbe Verfahren wird natürlich auch gegenüber Schiffen angewandt, die schon vor dem jüngsten Erlass Kanal-Vermessungszertifikate führten. Vor Inkrafttreten dieser einschneidenden Bestimmungen wurden jene wiederholt genannten Räume nur dann mit Kanalabgaben belegt, wenn sie mit Ladung versehen waren. Ein Zustand in den sich die Reedereien eingelebt hatten, der aber nach Ansicht der Kanalgesellschaft wiederholt missbräuchlich ausgenutzt sein soll und deshalb in angedeutetem Sinn abgeändert worden ist.

Schon im Juni machten wir auf den Entrüstungssturm aufmerksam, der sich in britischen Reederkreisen gegen diesen Entschluss der Kanalgesellschaft geltend machte. Damals waren noch nicht vielmehr als vier Wochen seit jenem Erlass ins Land gegangen und wir durften glauben, zumal uns von deutschen, doch in gleicher Weise interessierten Reedern Klagen über die neue Kanalbestimmung nicht bekannt waren, dass der Unwille ihrer englischen Kollegen nur eine jener vorübergehenden Erscheinungen sei, an denen unsere schnelllebige Zeit bekanntlich nicht arm ist. Ausserdem betrachteten wir die zu gleicher Zeit von der Kanalgesellschaft beschlossene Herabsetzung des Tarifs von 9 Frank auf 8 Frank 50 Zentimes per Netto-Reg.-Ton als Aequivalent für die Mehrkosten, welche die Bestimmungen des neuen Erlasses event. nach sich ziehen könnten.

Wenn man nun aber von Woche zu Woche in der englischen Fachpresse wahrnimmt, dass die britischen Reeder sich auch heute noch keineswegs über das Vorgehen der Kanalgesellschaft beruhigt haben, sondern vielmehr ununterbrochen durch mündliche und schriftliche Manifestationen ihrem Unwillen Ausdruck verleihen, dann muss man schliesslich stutzig werden und sich fragen, ob die frühere Annahme doch noch einer Revision zu unterziehen ist.

Bei näherer Prüfung des beregten Erlasses, der eine aus dem Jahre 1873 stammende Verordnung in etwas veränderter Form wieder an's Tageslicht holt und in Kraft setzt, muss man allerdings zu der Einsicht gelangen, dass hier ein Schritt ausgeführt worden ist, der wohl Angriffsflächen bieten kann. Die angezogene Verordnung wurde damals von einer internationalen Suez-Kanal-Kommission in Konstantinopel beschlossen. Seit jenem Datum hat die Konstruktion der Seedampfer aber bekanntlich Umwandlungen von einschneidendster Bedeutung erfahren. Nicht nur sind Verbesserungen zur Erreichung einer grösseren (surplus) Schwimmkraft und einer vermehrten Sicherheit mit Erfolg vorgenommen worden, auch eine Erweiterung des Komforts der Schiffsbesatzung hat teils freiwillig, teils infolge staatlicher Vorschriften Platz gegriffen. Für die heutigen Schiffstypen können jene Regeln aus dem Jahre 1873 deshalb nicht mehr massgebend sein und der wiederausgegrabene Erlass — um mit »Fairplay« zu sprechen — »must necessarily have the effect of discouraging the production of shelter-deckers«. Ja man könnte noch weiter gehen und von der Kanalgesellschaft behaupten, dass sie durch ihr Vorgehen einer gedeihlichen Weiterentwickelung des Schiffbaus hindernd im Wege steht.

Dass das englische Handelsamt, als einer der Hauptaktionäre des Kanalunternehmens, den Schritt der Gesellschaft ebenso wie die französische Regierung gebilligt haben, ist bekannt. Welchen Standpunkt nimmt nun aber die deutsche Regierung ein? Hat sie sich bereits gebunden oder steht ihr Votum noch aus? Wenn sie wirklich den Fusstapfen der englischen und französischen Regierungen gefolgt sein sollte, wer wollte ihr daraus Vorwürfe machen? Hat doch, soweit uns bekannt ist, mit Ausnahme unserer Abhandlung vom 28. Juni, weder die deutsche Presse noch eine deutsche Interessenten-

gruppe Stellung zu dem Vorgehen der Suez-Kanal-Gesellschaft genommen. Die Regierung darf also zu der Annahme berechtigt sein, dass deutsche Reeder nicht in das Horn ihrer englischen Kollegen blasen und dass sie gegen die Wiedererneuerung des 1873-Erlasses keinen Widerspruch erheben. Sollten wir uns aber irren, dann ist eine öffentliche Aeusserung aus deutschen Reedereikreisen schon deshalb dringend notwendig, damit sich die Reichsregierung auf solche Kundgebung zu stützen vermag, um ihren Standpunkt gegenüber der Suez-Kanal-Gesellschaft mit Nachdruck motivieren zu können.

Und nun noch einige Vorschläge. Da im Jahre 1873 eine internationale Konferenz eine auf die Abgabenentrichtung bezügliche Verordnung beschlossen hat und die Kanal-Gesellschaft durch Wiedererneuerung dieses Beschlusses noch nach 30 Jahren ihre Achtung vor ihm deutlich dokumentiert hat, darf man hoffen, dass sich die Gesellschaft auch heute den Beschlüssen einer Konferenz mit gleichem Charakter fügen würde, zumal dann auch die Gewähr bestände, dass den in den letzten 30 Jahren erzielten Fortschritten im Schiffskonstruktionswesen genügend Rechnung getragen werde. Eine derartige Kommission könnte dann auch gleich eine weitere Aufgabe erfüllen, indem sie dem Wirrwarr der Schiffvermessungen in den einzelnen Ländern durch Vorschläge auf einheitlicher Basis ein Ende machte. Wenn wir glauben, dass die auf das Blühen des Reedereigeschäftes angewiesene Suez-Kanal-Gesellschaft einem Vorschlage, wie dem gemachten, ihre Zustimmung nicht versagen wird, dann stellen wir uns auf einen anderen Standpunkt, wie ihn die englischen Fachblätter seit Veröffentlichung des neuen Erlasses einnehmen. Wie ein roter Faden taucht in allen Auslassungen englischer Schiffahrtsinteressenten die Behauptung auf, dass die Kanalgesellschaft diesen die Reedereien schädigenden Schritt nur in dem Bewusstsein der Unersetzlichkeit des Kanals wagen durfte. Mit anderen Worten, dass die Kanal-Gesellschaft, überzeugt von der Monopolkraft ihres Eigentums, ihre Stärke gegenüber den auf den Kanal angewiesenen Reedern aus reinem Geschäftsinteresse gröblich missbraucht habe.

Wie gesagt, wir vermögen uns dieser Ansicht vorläufig nicht anzuschliessen, ging der Antrag zu dem strittigen Erlass doch vom Vorstand unter Zustimmung des Aufsichtsrates der Gesellschaft aus. Und in diesen Organen sitzen Männer, die nicht nur eng mit den Schiffahrtsinteressen verbunden sind, deren weitschauender Blick ihnen auch verboten hätte, einer Verordnung ihre Zustimmung zu geben, die unbekümmert um die Entwickelung des Schiffbauwesens, lediglich dem Wunsch nach höheren Dividenden für die Kanalaktionäre entspringt.

Zur Geschichte und Entwickelung der Segelanweisungen und Seekarten.

Von Navigationslehrer Hahn.

(Schluss.)

Zu den ersteren gehört als früheste wohl die die des Marino Sanuda, 1315, in lateinischer Sprache geschrieben für das Mittelmeer, an die Skylaxe und Stadiasmen erinnernd; die Richtungen sind hierin nach dem Kompass rechtweisend angegeben. 1425 erschien Benincasas Atlas mit Segelanweisungen, jetzt im Archiv zu Ancona, und 1444 die »Alcune Raxion de Marineri« von Versi, später der Bibliothek Marciana in Venedig einverleibt. Aus dieser ersehen wir auch, dass die Portolanen des Mittelmeeres die »Miglia« und die der Atlantischen Küsten die »Legua« vorwiegend als Masseinheit der Distanz enthielten.

Gedruckt erschien etwa 1460 in Venedig die erste Segelanweisung für das Mittelmeer von Coppo als Sammelwerk; es ist 1806 ein Faksimile davon hergestellt; dann 1544 eine von Gerardo, von welchem ein holländischer Abdruck dem Caertboeck von 1595 beigefügt ist, und 1602 eine Nautica Mediterranea von Crescentos in Rom.

Hier trat zuerst die »Platte Karte«, d. h. die Annahme des Parallels der Mittelbreite als Längenskala auf. Sie verblieb neben den nach Ptolomäus graduierten Karten bis zur Zylindor-Projektion Mercators, ohne dass sich ihr Ursprung und ihr Eintritt in die Seekartographie näher bestimmen lässt.

Aelteste Erforscher der nordischen Gewässer waren »Pytheas« von Massilia, dessen Thule in Skandinavien zu suchen ist, dann Strabo, der meinte elbaufwärts nach Osten zu bis zum Kaspischen Meer zu gelangen und Julius Caesar.

Aber die erste Darstellung des Nordens in den älteren Portolanen stammt von den Wikingern und darauf folgend von den Mittelmeer-Seeleuten, welche den Handel Italiens und Spaniens mit Flandern seit 1260 und regelmässig seit 1300 vermittelten. Gegen Ende des 13. Jahrhunderts wurden diese zum Teil recht falschen Karten wesentlich, aber immer durch italienische Kartographen verbessert; man fertigte in Skandinavien, Germanien und Britannien wohl Zeichnungen der heimischen Meere an (Cl. Clavus war Däne), aber nicht Seekarten.

In den älteren nordischen Karten liegt Grönland entweder westlich oder nördlich von Skandinavien, doch sind seine Küsten immer auffallend richtig angegeben; zu ihnen gehören die Ptolomäuskarten des Zamoiski'schen Museums in Moskau, in der Laurenz-Bibliothek zu Florenz und ebendaselbst in der Bibliothek Nationale.

Die schon vorhin erwähnte Karte des C. Clavus ist die erste Nicht-Ptolomäus-Karte mit doppelter

Graduierung für Breite und Länge. Sie zeigt auch den Unterschied zwischen dem richtigen Kurs und dem nach den Marinus-Karten. Von Bedeutung ist noch die Karte von Claus Magnus (1539); sie gibt die Ostsee und den Finnischen Meerbusen korrekt, aber das Netz falsch. Abt Magnus beherrschte nicht die mathematische Geographie.

England, Schottland und Irland erscheinen durchweg falsch auf den Portolanen des 14. und 15. Jahrhunderts, aber sehr gut auf den Mercator-Karten von 1559 und namentlich auf der von 1594. Damit hatte die Mercator-Projektion (Loxodromische) die andern abgelöst und von nun an (1554) bietet sie auch für höhere Breiten und grössere Ausdehnungen in Breite ein richtiges Netz, wodurch die Fahrten in höhere Nordbreiten gefördert zu sein scheinen.

Der nördliche Polarkreis war 1431 wohl zuerst von P. Querini überschritten und 1553 umschiffte als Erster Willoughby das Nord-Kap, welcher Namen zuerst in Waghanaers Seespiegel von 1584 vorkommt, aber noch nicht in Mercators Karte von 1557. Barentz drang 1596 bis Nova-Semlja vor, doch erst 1648 erschien Gudenow's Karte von Nordasien und 1701 Remesows Atlas von Sibirien. Die nächsten Forschungen, Segelanweisungen und Darstellungen der Nordost-Küste Asiens stammen 1734 bis 1742 von Behring.

Auch Segelanweisungen für die nördlichen Meere gab es schon viel früher wie Karten, z. B. ruht eine im Zamoiski'schen Museum in Moskau von 1334 und eine in Nürnberg verfasst von Adam von Bremen; beide umfassen die Ostsee und zwar speziell die Küstenfahrt.

Wenden wir uns nun vom Mittelmeer südwärts, so sehen wir, dass durch die Expedition Hannos den Karthagern schon sehr früh ein Stück der Nordweste Afrikas bekannt geworden war. Doch bald nach Ptolomäus bricht hier die Forschung ab und erst in den Portolanen des 14. Jahrhunderts findet wir die Canaren und Azoren aufgeführt. Von da ab strebt die Entdeckung wieder südwärts um Afrika herum und mit besseren Hilfsmitteln, namentlich besseren astronomischen Winkelmessern, mit denen die Kapitäne Heinrich des Seefahrers und die unter Vasco de Gama schon ausgerüstet waren. 1460 bis 1482 legten die Portugiesen sich in Guinea feste Handelskolonien an, doch sind portugiesische Seekarten für jene Segelungen nicht zu finden, wohl aber italienische. So ist z. B. die erste Karte, auf der die Entdeckungen des Prinzen Heinrich des Seefahrers eingetragen sind, von A. Bianco, London, 1448 gezeichnet und die Fahrten des Bartl. Diaz sind zuerst 1486 auf Behaims Globus niedergelegt. Noch nach 1490 stellte man allgemein die Südspitze Afrikas als verbunden mit Asien und dem Indischen Ozean, demgemäss als Binnenmeer dar und erst 1508 erschien in Mailand eine gedruckte Karte, welche Afrika selbstständig abbildete; ihr folgten nun eine grosse Zahl italienischer, portugiesischer und holländischer Portolanen, von denen die genaueste wohl die von W. und J. Blaeu im »Novus Atlas«, Amsterdam 1635, ist.

Die Ost- und Südküste Asiens finden wir schon bei Herodot und Arrian vom Indus bis zum Golf von Persien beschrieben, doch darf diese Küstenbeschreibung nicht auf den Namen »Periplus« Anspruch machen. Ptolomäus berichtete mehr davon, doch können wir auch seine Inseln pp. vielfach gar nicht identifizieren. Arabische und indische Lotsen gaben wohl eingehendere Kunde der Navigation dort, doch wenig Positives und auch Marco Polo hatte auf die Kartographie jener Gegenden wenig Einfluss, wenn auch spanische Weltkarten von 1375 und 1459 und die von Behaim, 1492, Angaben nach ihm machten. Man könnte sagen: für diese Fahrt waren bis zum 17. Jahrhundert die Karten nach Ptolomäus, die arabischen und solche mit Angaben nach Marco Polo vorhanden.

Mit und nach Vasco de Gama erforschten die Portugiesen am weitesten das indische Meer bis Japan herauf. Man fand hier auch schon nautisch ausgebildete Piloten und Segelhandbücher, sowie mündliche Navigierungstraditionen, welche gesammelt und mit eigenen Erfahrungen verarbeitet von dem türkischen Admiral Ali ben Hosein den Mohit oder indischen Seespiegel 1554 gezeitigt haben.

Von den einschlägigen Segelanweisungen der Portugiesen ist nichts auf uns überkommen.

Asien mit den Küstenmeeren erschien kartographiert, zuerst 1492 auf Behaims Erdglobus, 1496 auf dem Globus Laon und 1500 auf La Casas Erdkarte. 1502 wurde Asien auf Canerios Weltkarte etwas neuer und genauer dargestellt; die Küstengewässer sind darin mit rechtweisenden Windrosen versehen, aber Madagaskar fehlt noch im Indischen Ozean, sodass sie aus den Aufzeichnungen in der Zeit vor der 2. Reise de Gama's stammt. Walzenmüller's Globuskarte von 1507 zeigt zwar schon Zanzibar und Ceylon, doch erst die Weltkarte von Ruysch benutzt alles Neue (1509) und bricht mit den alten Ueberlieferungen. Nach ihr erschien eine grössere Zahl von Seekarten des Ostweges nach Indien, von denen jedoch nur die spanische Weltkarte des Ribero von 1527, jetzt in Weimar, hervorragt, und 1538 eine von Mercator sowie zugleich 15 Spezialkarten Südasiens von de Castro. 1578 wurde Münsters Karte von »Asien und den anliegenden Meeren« gestochen; sie blieb lange Zeit den Seefahrern massgebend.

Für den östlichen Teil des Atlantischen Ozeans geben die wenigen Karten des 14. und 15. Jahrhunderts neben den Canaren, Azoren und Kap Verde-Inseln viel Märcheninseln und eine nach Westen

hin unbegrenzte Ozeanfläche. Auch die späteren Segelanweisungen enthalten bis zum 17. Jahrhundert meistens nur die Angaben von Ribero 1527, Santa Cruz 1546, Cabot 1544 und Descoliers 1546.

Karten der »Neuen Welt« und der anstossenden Meere entstanden in dem 16. Jahrhundert naturgemäss in grosser Zahl. Hervorragend waren nur eine kleine Karte von West-Indien, Verfasser unbekannt (1506), eine ebensolche von Martyres (1511), und Walzenmüllers Karte der »Neuen Welt« (1513), dargestellt zum teil nach Aufzeichnungen des A. Vespuoci, Pineda's Karte des Golf von Mexico (1519) und eine Karte des Atlantischen Ozeans von Martyres und Oviedo mit den Küsten der alten und neuen Welt. 1560 erschien dann, und ziemlich Epoche machend, St. Cruz Karte von Nord-Amerika; sie scheint nach einem Original von etwa 1525 bis 1535 kopiert, doch entworfen nach Merkator's Projection und benutzt sie eingehend alle neuen Forschungen und Aufzeichnungen.

Den Pacific-Ozean kannte man im Altertum nicht; sein Entdecker war Marco Polo im 13. Jahrhundert. Den ersten Versuch, diesen Ozean zu kartographiieren, machte jedoch erst 1474 Toscanelli, indem er ihn mit dem Atlantischen Ozean, ohne Kenntnis der »Neuen Welt«, auf eine Karte legte.

Nachdem Balbao 1513 die Ostküste des Pacific-Ozeans erforscht und Magalhaens 1521—22 den ganzen Ozean durchsegelt hatte, folgten in den nächsten 200 Jahren von Drake bis Roggeween ca. 12 Erdumsegelungen, welche naturgemäss die Kenntnis der Erdoberfläche abrundeten und berichtigten, und welche der Erforschung des Pacific-Ozeans am meisten zugute kamen.

1525 gelangte ein Schiff von Loaysa's Expedition vom Westende der Magalhaens-Strasse nach Mexico und erforschte damit ein Kapitän Guevara die westliche Ausdehnung Süd-Amerikas.

Feuerland findet sich zuerst und ziemlich richtig nach der Erdumsegelung Drake's in einer Karte zu Hakluyt's Navigation 1585.

Spanien begann 1567 Forschungsfahrten im Pacific-Ozean und entdeckte durch sie die Samoa- und Marquesas-Inseln. Doch schon 1605 hörten diese Fahrten auf; kartographisch ist davon wenig niedergelegt und der Neuzeit nichts übermittelt. Wir wissen daher auch nicht, ob derzeit schon die Eingeborenen, jene später bei ihnen gefundenen Rohr- oder Spankarten, welche in recht richtiger Darstellung die Lage der einzelnen Inseln von Südsee-Gruppen mit Andeutungen der Wind-, Strom- und Ansegelungs-Verhältnisse, auf Rohrstäbchen gezeichnet, wiedergaben, vielleicht in noch primitivierer Form benutzten.

Nach Cortes' Entdeckungen an der Westküste von Mittel-Amerika, bis Kalifornien hinaus, welche in einer Karte des Piloten D. del Castillo 1541 niedergelegt sind, kam Kapitän Cabrillo 1542 weiter nordwärts und nach ihm manche andere Seefahrer, aber immerhin blieb die »Halbinsel« Californien »Insel« bis Vancouver dort 1791—94 die Küsten vermass und der Kartenzeichnung gehörige Grundlagen bot.

1599 hatte zwar Linshoten bereits eine Spezialkarte von Japan gezeichnet und 1643 de Vries eine der Kurilen, aber 1648 erst entdeckte Deschnew die Meeresenge zwischen Asien und Amerika, 1697 Atlassow die Halbinsel Kamtschatka, 1713 Kosirenzkoy die Aleuten und 1715 das Ochotzki'sche Meer. 1721 entwarf Strahlenberg seine grosse Karte von Sibirien, Kamtschatka und der anliegenden Meere mit Japan, welch letzteres im Gegensatz zu den anderen Komplexen recht ungenau wiedergegeben ist.

Weiter nach Süden hin haben die Portugiesen schon 1525 Neu-Guinea erreicht, aber den australischen Kontinent entdeckte 1603 zuerst der Holländer W. Jansz und taufte ihn Neu-Holland; 1642 entdeckte der Sohn A. Jansz Tasmanien, das später van Diemens als eigene Entdeckung ansah und nach sich zu benennen versuchte. Die Kartographie trat hier sofort auf der Grundlage ziemlich genauer Vermessungen, der Mercator'schen Projektion und verbesserter Druckmethode der Kartenblätter ein, und wenn auch spätere Nachvermessungen, z. B. die durch Flinders 1820—23 manche Berichtigungen bedingten, so hat doch die geschichtliche Forschung hier nach dieser Richtung hin kein Feld.

Von den Meeren und Ländern um den Nord- und um den Südpol sind ältere Karten geradezu Phantasie-Gebilde bis auf eine Darstellung der Küste von Labrador durch J. Cabot, der 1455 die westliche Durchfahrt nach Indien dort suchte. Die Annahme eines südlichen Kontinentes, sogar von Kartographen wie Mercator und Finaeus 1550 zeigt, wie stark die Einbildung traditionsweise in Polar-Märchenländern arbeitete, bevor eine arktische und antarktische direkte Forschung eintrat. Aber auch die hat wenig Positives kartographiert und neue Karten der arktischen und antarktischen Meere, bringen noch jede neue Entdeckung mit einer Vorsicht, in der die Verweisung an weitere Forschungen liegt. Als Übersichtsnetz dient dort die stereographische Polar-Projektion und als Gebrauchsnetz die gnomonische Projektion, sobald die Breite für die Loxodrome zu hoch wird.

Die neuere Kartographie, zur Hauptsache von den kartographischen Bureaus der Kriegsmarinen betrieben, tritt den Seefahrern so augenscheinlich entgegen, dass jede Beschreibung überflüssig ist.

Das Absetzen der Lotsen bei Cuxhaven. Absetz- oder Aushol-Dampfer?

Wir erhalten die folgende Zuschrift:

Verschiedenes und verschiedenartiges ist über das Absetzen der Lotsen auf der Unterelbe geschrieben worden, richtiges und unrichtiges. Eine gründliche Säuberung des Weizens von der Spreu vornehmen zu wollen, lohnt sich kaum. Damit Hinkefuss' Eigennutz zu seinem Rechte kommt, gruppieren einige Artikelschreiber den Stoff ganz harmonisch, hängen ihm das Mäntelchen ihrer vielleicht recht einseitigen Praxis um und stellen ihr wertes ego wohlgefällig in die Mitte. »Man merkt die Absicht und man wird verstimmt.«

Eins aber geht aus allem mehr oder weniger klar hervor, dass nämlich die gegenwärtig geübte Methode des Absetzens der Lotsen bei Cuxhaven den Anforderungen der Zeit nicht mehr entspricht.

Wer behauptet, dass das Absetzen der Lotsen bei Cuxhaven gefahrlos ist, besitzt entweder nicht die genügende Kenntnis der einschlägigen Verhältnisse, um sich ein Urteil erlauben zu dürfen, oder er spricht gegen seine bessere Überzeugung.

Um nur ein Beispiel aus letzter Zeit herauszugreifen. Vor ca. Jahresfrist kollidierte bei Cuxhaven ein Reichspostdampfer mit einem Schnelldampfer und D. S »John Ormstone« mit einem anderen Engländer, »John Ormstone« erlitt bedeutende Beschädigungen und der Kapitän verlor seine Stellung. In beiden Fällen hatte der Lotse kaum das Schiff verlassen. —

Was die Absetzmanöver auf der Unterelbe so gefährlich macht, das ist die starke Strömung, die bei Cuxhaven eine Geschwindigkeit von 4—5 Sm. erreicht. Wer seinen Lotsen absetzen will, muss stoppen und ein gestopptes Schiff ist ein Spiel dieser Strömung. Mit einem gestoppten oder langsam fahrenden Schiff lässt sich das vorgeschriebene Fahren in der Leitlinie Osterende-Groden — Altenbruch nicht ausführen, weil der Strom nicht auf dieser Linie entlang setzt. Die Stromverhältnisse der Unterelbe erschweren ihr Befahren ganz ausserordentlich und zwar bis zu deren Mündung; durch diese Schwierigkeiten wird auch das Ausholen bei den Feuerschiffen unter Umständen unzulänglich und gefährlich. —

Im »Hamburger Fremdenblatt« vom 23. Januar 1891 steht u. a. in einem »Die Not der Schiffe auf der Unterelbe« betitelten »Eingesandt«: »— — Als wir zurückkamen nach Hamburg und auf der Schaartorbrücke den Armenblock stehen sahen, mit der Aufschrift »Gebet den Seefahrerarmen um Gotteswillen«, da dachten wir bei uns, die beste Hilfe auf der Unterelbe wäre für alle Klassen Seefahrer kräftige Lotsendampfer, um Menschenleben und Schiffen in solch schweren Zeiten beizustehen. Darum, meine Herren, zögern sie nicht und bauen sie Dampfer, die mit Hilfe von Böten im Eisgang und stürmischen Wetter fähig sind, Schiffe mit Lotsen zu versehen.« — Das wurde zu einer Zeit gesagt, als sich immer deutlicher herausstellte, dass die Galliote durch einen Dampfer ersetzt werden müsste. Heute ist der Wunsch längst Erfüllung, — der Schiffahrt und den Seefahrern zu Nutz und Frommen und Hamburg zur Ehre.

Nun sind die Gründe, die für die Indienststellung eines Absetzdampfers und gegen die Feuerschiffe als Absetzstation sprechen, in etwas milderer Form dieselben wie diejenigen, die seiner Zeit für und wider Dampfer und Galliote als Versetzstation in's Treffen geführt wurden, weil Versetzen und Absetzen der Lotsen für die betreffenden Schiffe und für ihre Besatzung die gleichen Exerzitien notwendig machen.

Das Versetzen der Lotsen wird lediglich durch Böte bewerkstelligt. Dieses bewährte Verfahren ist für die Verhältnisse der Elbmündung das allein richtige; deshalb wird es auch beim Absetzen der Lotsen berücksichtigt werden müssen.

Am einfachsten würde die Sache sich allerdings gestalten, wenn die Möglichkeit vorläge, mit einem kleinen Schleppdampfer oder einer Barkasse direkt an den Schiffen anzulegen. Dieses aber lässt sich mit der notwendigen Sicherheit nur auf glattem Wasser vollziehen. Nun ist aber bekanntlich die Wasserfläche zwischen den Elbfeuerschiffen bei den vorherrschend westlichen Winden nicht nur häufig sehr bewegt, sondern bei NW.-Wind steht dort eine recht grobe See, so dass ein Längsseitekommen unmöglich, oder doch recht gefahrvoll ist. Bei solchem Wetter vermeiden selbst mit Wallschienen versehene Schleppdampfer — wenn irgend möglich — in der dortigen Gegend die Ausführung derartiger Manöver. Wie halsbrechend sich bei N.- und NW.-Winden das Ausholen bei Cuxhaven durch den kleinen, mit Wallschienen und Tendern versehenen Reededampfer gestaltet, wie lebensgefährlich er längsseite stampft und springt, wird den Beteiligten in unangenehmer Erinnerung sein. Und bei Cuxhaven ist die See lange nicht so grob, wie zwischen den Feuerschiffen.

Ein Ausholdampfer, der auf der Aussenelbe jederzeit und bei allen Schiffen längsseite gehen kann, ist eine Unmöglichkeit. Bei schlechtem Wetter müsste jedenfalls Zuflucht zu Böten genommen worden. Ein derartiger Dampfer würde aus verschiedenen Gründen auch ziemliche Dimensionen haben müssen. Genügt er den durch die Verhältnisse bedingten Anforderungen, so wird seine Grösse und sein Gewicht so vermehrt, dass die Möglichkeit seines Längsseitefahrens dadurch noch mehr herabgemindert wird; insbesondere weil er der Böte wegen keine Wallschienen erhalten darf. Die überragenden Bootsdavits sind ebenfalls hinderlich. Würde ein derartiger Dampfer gebaut, dann schafft man ein Zwitterding, das oft genug zu Bedenklichkeiten und Unsicherheiten Veranlassung geben wird. Und der hamburgische Staat wird manche Rechnung für eingedrückte Verschanzungen zu bezahlen haben. Am Tage und bei schönem Wetter mag die Sache noch gehen, bei Nacht und bei schlechtem Wetter aber werden unzweifelhaft trübe Erfahrungen gemacht werden. Allerdings, die Böschlotsen versetzen lediglich mit einem Dampfer der längsseite kommt: die einschlägigen Verhältnisse bei Brunsbüttel sind aber von denjenigen auf der Aussenelbe so verschieden, dass Vergleiche überflüssig sind.

Den Anforderungen, welche an eine bewegliche Aushol-station gestellt werden müssen, würde ein Dampfer übrigens auch nicht genügen können; es müssten zwei gebaut werden.

Nun besitzt Hamburg zwei Lotsendampfer, die je 14 Tage auf ihrer Station und je 14 Tage im Hafen sind. Diese Versetzdampfer, die sich bezüglich ihrer Seetüchtigkeit und Manövrierfähigkeit vorzüglich bewährt haben, würden sich auch ganz ausgezeichnet zu Absetzdampfern eignen.

Der einfachste und praktischste Weg wäre es jedenfalls, wenn ein dritter zu den beiden anderen Lotsdampfern gebaut und diesen drei Fahrzeugen sowohl das Versetzen wie das Ausholen der Lotsen übertragen würde.

Ihr Turnus würde sich ungefähr so stellen: eine Woche Versetzen, eine Woche Ausholen, eine Woche im Hafen! Der dritte Teil des Jahres als Freizeit dürfte den Schiffen sowie ihren Besatzungen doch wohl genügen; die Kauffahrteileute müssen mit weit, weit geringeren Ferienpausen zufrieden sein.

Das vorgeschlagene System würde dem Lotsendienst auf der Aussenelbe ein einheitliches Gepräge geben. Das Versetzen und Absetzen der Lotsen, zwei analoge Vorgänge, würden von denselben Fahrzeugen und dem gleichen Personal

zur Ausführung gebracht werden, was auf die Routine der Schiffsführer inbetreff der Anbordnahme eines Lotsen vom Lotsendampfer nur von günstigem Einfluss sein könnte.*)

*) Wir stellen diesen Vorschlag zur Diskussion, da wir wissen, dass er ebenso lebhaft befürwortet wie bekämpft wird. D. R.

Deutscher Nautischer Verein.

Drittes Rundschreiben.

Kiel, den 2. September 1902.

Ruderkommando. Wie ich in meinem zweiten Rundschreiben mitteilte, habe ich an das Reichsamt des Innern und an die Regierungen der Seeuferstaaten den Antrag gerichtet, dass die Lotsen instruiert werden, jedesmal dasjenige Kommando zu gebrauchen, wie er auf dem Schiffe, welches sie bedienen, geschieht.

Hierauf ist mir von dem preussischen Herrn Minister für Handel und Gewerbe erwidert, dass die Regelung der Ruderkommandofrage durch das Reich bald zu erwarten stehe, und dass es sich deshalb empfehle, mit besonderen Anweisungen für das Lotsenpersonal noch zurückzuhalten.

Von dem Vorsitzenden der Senatskommission für Schifffahrtsangelegenheiten in Bremen wurde mir mitgeteilt, dass die bremischen Lotsen bereits seit langem mit der gewünschten Instruktion versehen sind.

Von der Senatskanzlei in Lübeck ging mir mit der Bekanntmachung vom 11. Juli 1902, nach welcher die Kommandoworte »rechts« und »links« auf den in Lübeck beheimateten Fahrzeugen eingeführt werden, die Mitteilung zu, dass der Senat gleichzeitig dahin Anordnung getroffen habe, dass die Lotsen bei ausländischen Schiffen sofort nach ihrer Ankunft an Bord bei dem Kapitän sich zu unterrichten haben, ob englisches Kommando oder solches im Sinne der Kaiserl. Marine an Bord gebräuchlich sei und dass sie nach der erteilten Auskunft das an Bord gebräuchliche Kommando zur Anwendung zu bringen haben.

Von dem grossherzogl. oldenburgischen Staatsministerium wird mitgeteilt, dass die oldenburgischen See- und Binnenlotsen angewiesen sind, sich beim Betreten der zu lotsenden Schiffe nach dem an Bord gebräuchlichen Ruderkommando zu erkundigen und dasselbe, soweit nicht sprachliche Schwierigkeiten vorliegen, zur Anwendung zu bringen.

Das grossherzogl. mecklenburgische Ministerium des Innern erwidert auf meine Eingabe, dass seitens der Magistrate der beiden mecklenburgischen Seestädte, Rostock und Wismar, die Lotsen zu Rostock und Warnemünde bezw. zu Wismar mit der erbetenen Anweisung versehen worden sind.

Von der Handelskammer zu Kiel ist laut mir gewordener Mitteilung in einer Eingabe an das Reichsamt des Innern auf den Beschluss des Vereinstages sowie auf die bisherigen Vorgänge bezüglich der Frage des Ruderkommandos hingewiesen und ausgeführt, dass, um die Beurteilung dieser Frage auf bester Grundlage vornehmen zu können, es notwendig erscheine, zu erfahren, wie jetzt auf den deutschen Schiffen überhaupt kommandiert werde. Da eine solche Untersuchung nur durch amtliche Organe veranlasst werden könne, wenn dieselbe auf Vollständigkeit Anspruch machen solle, so beantragte die Handelskammer, dass, bevor in dieser Frage weitere Schritte geschehen, eine Untersuchung veranlasst werde, welche Kommandoworte zur Zeit auf den deutschen Schiffen gebraucht werden.

Bezeichnung von Wracks. Von dem Herrn Staatssekretär des Reichsmarineamts bin ich auf meine diesbezügliche Eingabe benachrichtigt, dass nach englischem Vorgange die Regierungen aller Bundesseestaaten bereits im Jahre 1880 übereingekommen sind, Feuerschiffe, welche zur Bezeichnung von Wracks dienen, einheitlich kenntlich zu machen, und haben auch entsprechende Bekanntmachungen erlassen. Auf Anregung des Herrn Staatssekretärs haben sich die betreffenden Regierungen bereit erklärt, eine Bekanntmachung zu veröffentlichen, welche in den Nachrichten für Seefahrer vom 2. August 1902 unter No. 1468 enthalten ist.

Der Herr Staatssekretär teilt ferner mit, dass der Senat von Hamburg hinsichtlich der Bezeichnung von Wracks in der Unterelbe es, abweichend von der vorgedachten Festsetzung, für notwendig hält, dass es bis auf weiteres bei der Senatsverordnung vom 15. Juli 1901 verbleibt.

Das Feuer von Brüsterort. Auf meine Eingabe vom 20. Mai d. J. teilt der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten mit, dass Erhebungen darüber im Gange sind, ob die Charakteristik des Feuers von Brüsterort durch Abkürzung der Zeiträume, in welche die Blinke einander folgen, zweckmässig abgeändert werden kann.

Dünenleitfeuer bei Helgoland. Von dem Herrn Staatssekretär des Reichsmarineamts wird mir auf meine Eingabe betr. Versetzung der Dünenleitfeuer bei Helgoland erwidert, dass diese Frage schon seit längerer Zeit erwogen ist. Hiernach ist eine wirkungsvolle Entfernungsänderung zur Zeit nicht angängig, da auf dem Vorstrande im Interesse der Erhaltung desselben die Errichtung einer Bake nicht angängig ist. Es seien jedoch andere Verbesserungen der Leitfeuer in Aussicht genommen, welche ein besseres Auseinanderhalten ermöglichen werden.

Vorschriften betr. das Befahren von engen Gewässern. Nach einem Beschluss des Vereinstages 1897 richtete ich derzeit an das Reichsamt des Innern die Bitte, dasselbe möge eine amtliche Sammlung der bestehenden allgemeinen Verordnungen etc. für die deutschen Küstengewässer veranlassen. Die in der letzten Zeit vorgekommenen Unglücksfälle haben in mir das Gefühl bestärkt, dass es den Schiffsführern immer schwerer wird, die vielen Verordnungen kennen zu lernen und zu befolgen, und dass eine gut geordnete Sammlung der Verordnung wesentlich dazu beitragen würde, die Kenntnis derselben zu erleichtern. Ich habe daher an das Reichsamt des Innern nochmals die Bitte gerichtet, diese Sammlung veranlassen zu wollen.

Nebelsignale. Bei dem Kieler Nautischen Verein ist folgender Antrag eingegangen:

»Den Herrn Reichskanzler zu ersuchen: die Kaiserliche Verordnung zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See, dem wichtigen Zweck derselben entsprechend, durch eine neue Fassung des Artikels 15 (Abs. 4) nach dem beifolgenden Vorschlage zu verändern und eine allgemeine internationale Annahme der darin enthaltenen Nebel-Kurs-Signale zu veranlassen.«

Die Begründung desselben ist in einer Schrift Seiner Excellenz des Herrn Vize-Admiral Aschenborn enthalten. (Siehe »Hansa« Seite 427.)

Die Mitglieder bitte ich, sich zu der Angelegenheit zu äussern.

Signalstellen und Lotsenschoner. Dem Wunsche des Hamburger Seeamts, bei Helgoland eine Einrichtung für Warnungssignale zu treffen und dort einen Lotsenschoner zu stationieren, welcher auch bei schwerem Wetter Lotsen ausbringen kann, stimmt der Kieler Nautische Verein zu.

Der Vorsitzende des Deutschen Nautischen Vereins.

Sartori.

Schiffbau.

Probefahrten.

Der auf der Werft der Aktiengesellschaft »Vulcan« in Bredow bei Stettin für Rechnung des Norddeutschen Lloyd erbaute Doppelschraubendampfer **„Schleswig"** hat seine Probefahrt gemacht, auf der 15 Meilen Fahrtgeschwindigkeit erzielt wurden. Die Dimensionen des Dampfers sind: 142,37 × 15,85 × 10,2 m; der Raumgehalt des nach der höchsten Klasse des Germanischen Lloyd ganz aus Stahl gebauten Schiffes beträgt 6955 t B. R., die Wasserverdrängung im vollbeladenen Zustande 12600 t. Im mittleren Teile des Oberdecks erstrecken sich in einer Länge von 64 m die Schlafzimmer für die 175 Passagiere 1. Klasse. Auf dem Promenadendeck befindet sich der Speisesalon für 108 Personen. Die im Hinterschiff gelegenen Räume für die 2. Klasse sind derart eingerichtet und ausgestattet, dass nötigenfalls diese Räume auch für Passagiere 1. Klasse in Benutzung genommen werden können. Zu den Wohneinrichtungen und Gesellschaftsräumen für die 175 Passagiere 1. Klasse und 37 Passagiere 2. Klasse gesellen sich die Vorkehrungen zum Transport grosser Menschenmassen, wie z. B. ganzer Truppenkörper. Die auf dem Hauptdeck gelegenen Räume bieten etwa 950 Passagieren 3. Klasse bequeme Unterkunft. Die Bootsausrüstung weist 10 grosse Francis-Patentböte auf. Für Ladungszwecke sind 2 Masten mit zusammen 19 Ladebäumen, 7 Dampfwinden und 2 Dampfdrehkrähnen vorhanden. Die Maschinenanlage besteht aus zwei dreifachen Expansionsmaschinen von zusammen etwa 4500 indizierten Pferdestärken. Den Dampf für die Maschinen leisten zwei zylindrische Doppel- und zwei zylindrische Einfachkessel. Die Hauptkessel erzeugen Dampf von 14½ Atmosphären, die Hülfskessel solchen von 8 Atmosphären. Der Dampfer »Schleswig« ist für die La Plata-Fahrt bestimmt.

* * *

Der dänische Dampfer **„Prinsesse Marine"** der auf den Howaldtswerken für die Aktieselskab Det Ostasiatiske Kompagni, Kopenhagen, neu erbaut wurde, hat nach zufriedenstellender Probefahrt seine Reise nach Ostasien über Antwerpen angetreten. Die Ladefähigkeit des Schiffes ist 7000 t, während die Maschinenkraft 2200 P. S. beträgt und die Geschwindigkeit des beladenen Schiffes 11 Knoten ist. Besonders erwähnenswert bei diesem Schiffe ist der Umstand, dass die Heizung der grossen Zylinderkessel nicht, wie gewöhnlich, mit Kohlen, sondern ausschliesslich mit Naphta vorgenommen wird. Die Heizvorräte werden in den wasserdichten Bodenabteilungen, sowie Querbunkern untergebracht und mit besonderen Heizkästen zur Verwendung vorgewärmt. Die grosse Sauberkeit der Heizräume, das gänzliche Fehlen von Aschstaub und Kohlenresten, sowie die beträchtliche Ersparniss an Heizerpersonal machen die Hauptvorzüge dieser Feuerung aus, abgesehen von dem wesentlich geringerem Gewicht der Heizmasse im Verhältnis zu seinem Heizwert. So ist z. B. die »Prinsesse Marie« in der Lage für eine Reise von Europa nach Ostasien 400 bis 500 t Ladung mehr zu befördern bei Verwendung von Oel als Heizmaterial gegen Kohlen.

Vermischtes.

Das den Lesern durch die Tagespresse bekannte schneidige Vorgehen unseres deutschen **Kanonenboots »Panther«** gegenüber dem haytianischen Rebellenschiff »Crête-à-Pierrot« ist in der deutschen Handelsmarine mit lebhafter Genugtuung begrüsst worden. Um diese Empfindung hervorzubringen, bedurfte es wahrlich keiner künstlichen Mittel. Das deutsche Kriegsschiff strafte durch Vernichtung des Rebellen eine von diesem in frecher Anmassung der deutschen Handelsflagge zugefügte Beleidigung. Der Ladungsraub an Bord des deutschen Dampfers »Markomannia« ist somit in einer Weise gesühnt worden, die dazu beitragen wird, die warme Verehrung der Handelsmarine für ihre bewaffnete Schwester, die Kriegsmarine, noch weiter zu erhöhen.

In ihrem kürzlich veröffentlichten Jahresbericht führt die Handelskammer in Nantes lebhafte Klage über bestimmte **Abänderungen** des **Subventionsgesetzes** für Segelschiffe. Ganz besonders wird bedauert, dass nur 100000 t im Betrieb befindliche und nur 45000 t nach dem 1. Januar 1902 gebaute Segelschiffsräumte von den Segnungen des Gesetzes getroffen wird. Ebenso bedauert die Kammer, dass bei Segelschiffen von mehr als 1000 t R. N. keine Steigerung der Prämien Platz greife, während Dampfer erst mit 7000 t ihren Höchstprämiensatz erhalten. Der Gesetzgeber werde mit solchen Gesetzen nur erreichen, dass Segelschiffe grösserer Dimensionen auf französischen Werften nicht mehr gebaut werden, da keinem französischen Reeder zugemutet (?) werden könne, unter dem bestehenden Gesetz noch Aufträge für Segelschiffe von mehr als 1000 t R. N. zu geben. Die Folge werde auch eine Abänderung und Vergrösserung der Werftanlagen nach sich ziehen, da sich die Schiffbaustätten nunmehr auf Dampferbauaufträge gefasst machen müssten. — Die französischen Schiffbauer noch mehr aber die Reeder sind wirklich zu bedauern!

Ueber den Sturm an der südafrikanischen Küste wird der Londoner Daily Mail aus Kaptstadt telegraphisch gemeldet: »Ein Sturm von unerhörter Heftigkeit hat die ganze Südküste von Kapland am Abend des 30. August heimgesucht und furchtbaren Schaden, sowie grosse Verluste an Menschenleben veranlasst. Die ganze Gewalt des Sturmes brach kurz vor Mitternacht unter strömendem Regen und gewaltigen Blitzen über Port Elizabeth herein. Die Nacht war pechschwarz und das einzige Zeichen, welches den furchtbaren Schaden ahnen liess, den der Sturm anrichtete, war das ununterbrochene Knattern der Raketen von den zahlreichen Schiffen im Hafen. Die Reede gewährt nur gegen Nordweststürme Schutz, während ein Orkan von Südosten mit fürchterlicher Gewalt darüber hinfegt. Verschiedene Hafenschlepper versuchten zur Rettung gefährdeter Schiffe hinauszufahren, aber die Dunkelheit der Nacht machte es am Lande unmöglich, die Vorgänge im Hafen zu beobachten. Bei Tagesanbruch war der Strand am Nordende der Bai wie mit Schiffen besäet, die hoch auf dem trockenen Land lagen. Weniger glückliche Fahrzeuge lagen in der Brandung, wo gewaltige Wogen beständig über sie hinwegschlugen. Gegen Mittag waren sämtliche Segelschiffe gestrandet mit Ausnahme von vier, die mit der ganzen Mannschaft untergingen. Ausserdem sanken vier Schlepper und 30 Leichter wurden auf den Strand geworfen. Viele der Dampfer überstanden den Sturm und dampften bei Tagesanbruch auf die hohe See hinaus. Der Verlust an Menschenleben ist furchtbar. Der Dampfer »Scot« von der Union Castle Line, der am Sonnabend von Port Elizabeth nach Kapstadt abging, wo er am Montag in den frühen Morgenstunden eintreffen sollte, ist bis jetzt noch nicht in Sicht gekommen. Nach den letzten Nachrichten sind 18 Schiffe gestrandet, 5 andere von den Wellen zerschlagen und mit der ganzen Bemannung untergegangen. Von den gestrandeten deutschen Schiffen war der Papenburger Schuner »Thekla«, Schnieders, am 14. Juli von Rio Janeiro, das deutsche Schiff »Coriolanus«, Götting, war am 6. Juli von Wallaroo, die deutsche Bark »Nautilus«, Assing, am 5. Juli von Adelaide, die deutsche Bark »Emmanuel«, Tuitjer, am 26. Juni von Port Pirie, die deutsche Bark »Hans Wagner«, Thomas, am 14. Juli von Melbourne, die deutsche Bark »Arnold«, Ahlers, am 16. Juli von London in Port Elizabeth angekommen. Die furchtbare Katastrophe in Port Elizabeth, in welcher die obigen Schiffe ihren Untergang fanden, ist infolge eines plötzlichen »Black South Easter« (Schwarzer Südwest-Orkan) entstanden, in welchem

die auf der Reede unter Dampf liegenden Dampfer zur rechten Zeit in See gehen konnten, während die vor zwei Ankern liegenden Segelschiffe direkt auf Land getrieben wurden. Port Elizabeth hat keinen eigentlichen Hafen, alle Schiffe liegen auf offener Reede, die im Winter und Frühjahr wie jetzt allen Stürmen von südlicher Richtung ausgesetzt sind. In den letzten Jahren sind derartige schwere Katastrophen wie jetzt nicht eingetreten, gelegentlich lief ein Segelschiff infolge Brechens der Ankerketten auf Strand.

Auf schwere Beschuldigungen hatte sich der **Vorsitzende des Seemannsamtes in Stettin** Max Schmidt von Schmiedseck vor der Ferienstrafkammer des Landgerichts zu verantworten. Der Eröffnungsbeschluss lautete auf Betrug, verleumderische Beleidigung und Unternehmen der Verleitung zum Meineid, die Strafe auf sieben Monate Gefängnis, 300 Mark Geldstrafe und Verlust der bürgerlichen Ehrenrechte auf die Dauer von zwei Jahren. Da durch die Betrügereien zwei Stettiner Schiffsführer geschädigt worden sind, mag das Folgende zur Charakteristik des Angeklagten Erwähnung finden. Am 26. Juli 1901 hatte in der Ostsee ein Zusammenstoss der Dampfer »Reval«, Kapt. Schwerdtfeger und »Stettin«, Kapt. Brüsch, stattgefunden. Unter Bezugnahme auf die bevorstehende seeamtliche Untersuchung soll nun der Angeklagte dem Kapitän Brüsch gesagt haben, er könne etwas in der Sache tun, da ihm sowohl der Vorsitzende des Seeamtes, als auch der Reichskommissar, gut bekannt seien. Besprechen lasse sich dergleichen am besten bei einem Frühstück, die Kosten dafür würden je nach der Sektmarke 60 bis 80 Mark betragen. Daraufhin hätte Brüsch hundert Mark hergegeben. In ähnlicher Weise sei Schwerdtfeger bearbeitet worden, von S. habe ihm die Akten gezeigt und davon gesprochen, dass solche ihm vom Seeamt regelmässig zur Begutachtung überwiesen würden. Dann war abermals vom Frühstück die Rede und opferte auch Schwerdtfeger 100 Mark. Nachdem am 14. Oktober der auf Freisprechung lautende Spruch des Seeamtes ergangen war, suchte von S. neuerdings eine Begegnung mit Brüsch herbeizuführen, um ihm vorzustellen, dass der Reichskommissar ihm »ausgeritscht« sei und er habe hinterher reisen müssen. Der Angeklagte erreichte damit, dass Brüsch nochmals 100 Mark hergab. Das Vorstehende ist ein Auszug aus dem »Stettiner Tageblatt«, der uns von befreundeter Seite mit dem Bemerken zugesandt wurde, dass eine Entlarvung dieses Vampyrs höchste Zeit war, da er eine ganze Zahl unserer mehr als gutmütigen Kapitäne ausgesogen hat.

Menschenverluste auf den Schiffen. In England werden die amtlichen Zahlen über die Verluste an Menschenleben auf den britischen Schiffen veröffentlicht. Nach der englischen Fachpresse geben sie einen schlagenden, durch eine lange Reihe von jährlichen Zahlen bekräftigten Beweis für die Fortschritte der Schiffahrt und zeigen, dass ein Menschenleben an Bord der Schiffe jetzt sicherer ist als jemals zuvor. — Das gilt natürlich auch für Deutschland, wo die Verlustziffern absolut und relativ noch geringer sind. In England betrugen

im Jahre	die Schiffsbesatzungen	die Verluste von Menschenleben	d. i. in Prozent der Besatzung
1881	186 719	3278	1,76
1891	218 247	1892	0,87
1901	225 443	1252	0,56

Im letzten Jahrzehnt hat die Besatzung der englischen Schiffe seit 1897 ständig zugenommen und 1901 ihren höchsten Stand erreicht, während die Todesfälle umgekehrt abgenommen und 1901 den niedrigsten Stand erreicht haben. In zwanzig Jahren haben die Todesfälle im Verhältnis von 3 : 1 abgenommen.

Prüfungswesen.

Freitag, den 19. September d. J. 8 Uhr Morgens beginnt in der Navigationsschule zu Timmel eine Prüfung für Seesteuerleute. Meldungen nimmt bis zum Tage vorher der Navigationslehrer, Herr Heidhoff in Timmel, entgegen.

Mittwoch, den 15. Oktober d. J. 8 Uhr Morgens beginnt in der Navigationsschule zu Geestemünde eine Prüfung zum Schiffer auf grosser Fahrt und zum Seesteuermann. Meldungen nimmt bis zum Tage vorher der Navigationsschul-Direktor, Herr Jungclaus in Geestemünde entgegen.

Schiffsoffiziere in der russischen Handelsflotte. Die Reform der Vorbildung der Schiffsführer und des seemännischen Personals in Russland ist nunmehr zum Abschluss gelangt. Nach derselben dürfen zu Schiffsführern auf Seeschiffen der Handelsflotte nur russische Untertanen zugelassen werden, welche Schiffsführerpatente besitzen. Die Schiffsoffiziere zerfallen in zwei Grade: Kapitän und Steuermann; jeder Grad wieder in vier Rangstufen. Die Schiffe werden eingeteilt in 1. Frachtschiffe für kleine Fahrt und 2. Frachtschiffe für weite Fahrt und Schiffe für Passagierverkehr. Als kleine Fahrt gilt der Verkehr auf dem Weissen Meere und den angrenzenden Teilen des Eismeeres, bis zum Meridian von Vardoe nach Westen hin und bis zum Meridian der Jenissej-Mündung im Osten; auf der Ostsee einschliesslich der beiden Belte und des Sundes bis zur Breite von Helsingör; auf dem Asowschen und Schwarzen Meer und in den Meeresstrassen bis Konstantinopel; auf dem Kaspischen Meere und auf dem Ochotskischen Meere, dem Tartarischen Golfe und dem Japanischen Meere bis zum Meridian der Mündung des Tjumen Ulla. Als weite Fahrt gelten die über diese Grenzen hinausgehenden. Die Rechte der Schiffsführer sind nun geregelt nach der Bedeutung des Schiffes und der Ausdehnung der Fahrt. So dürfen führen: Kapitäne des ersten Ranges jede Art von Schiffen; die zweiten Ranges Frachtdampfer kleiner Fahrt, die dritten Ranges Frachtsegelschiffe jeder Kategorie, die vierten Ranges Frachtsegelschiffe kleiner Fahrt. Von den Steuerleuten kann einer ersten Ranges die Führung von Frachtschiffen kleiner Fahrt und die Stellung eines »Kapitäns-Gehilfen« auf jedem Schiffe, ausser derjenigen eines älteren Gehilfen auf Passagierdampfern weiter Fahrt übernehmen. Ein Steuermann zweiten Ranges besitzt die Eignung eines Kapitäns-Gehilfen auf Schiffen kleiner Fahrt und die eines jüngeren Gehilfen auf weiter Fahrt u. s. w. Für den Uebergang von Führern von Dampfern auf die Segelflotte u. s. w. sind eine Reihe von Ausführungsbestimmungen gegeben.

Schiffsverkehr im Hafen von Konstantinopel während des Jahres 1901. Der Schiffsverkehr im Hafen von Konstantinopel gestaltete sich im Jahre 1901, verglichen mit dem Vorjahre, wie folgt:

	Zahl der Schiffe 1900	Raumgehalt t R. 1900	Zahl der Schiffe 1901	Raumgehalt t R. 1901
1. Grosse Fahrt:				
Segelschiffe . .	3 169	410 289	3 092	376 266
Dampfschiffe .	7 618	9 866 983	8 904	12 165 883
2. Küstenschiffahrt:				
Segelschiffe . .	2 157	32 987	2 637	144 471
Dampfschiffe .	1 426	163 076	533	45 891
3. Lokalverkehr . .	24	2 400	24	2 400
Zusammen . .	14 394	10 475 735	15 190	12 734 911

Der Gesamtverkehr des Jahres 1901 zeigt also gegen 1900 eine Zunahme um 796 Schiffe und 2 259 176 t R., gegen 1899 hat die Zahl der Schiffe um 259 und deren Raumgehalt um 2 386 642 t R. zugenommen. Die ottomanische Flagge war im Jahre 1901 an diesem Verkehr mit 5804 Schiffen (687 278 t R.) beteiligt, Grossbritannien mit 3347 Schiffen (5 404 130 t R.), Griechenland mit 2385 Schiffen (1 935 270 t R.), Russland

mit 887 Schiffen (1 085 485 t R.), Italien mit 785 Schiffen (1071672 t R.), Oesterreich-Ungarn mit 668 Schiffen (945952 t R.), Frankreich mit 353 Schiffen (407 111 t R.), Deutschland mit 226 Schiffen (284 852 t R.), Rumänien mit 128 Schiffen (143 568 t R.), Schweden-Norwegen mit 121, Belgien mit 108, Bulgarien mit 92, die Niederlande mit 85, Spanien mit 63, Dänemark mit 61, Aegypten mit 54 und Samos mit 23 Schiffen. Der türkische, französische und bulgarische Schiffaverkehr hat abgenommen, während derjenige der übrigen Länder zugenommen hat. Unter deutscher Flagge kamen im Jahre 1901 im Hafen von Konstantinopel aus dem Mittelländischen Meere 121 Dampfer von 154 920 t R. an und aus dem Schwarzen Meere 105 Dampfer von 129 932 t R., insgesamt 226 Dampfer von 284 852 t R. Gegen das Jahr 1900, in welchem 204 deutsche Dampfer mit einem Nettoraumgehalt von 264 358 t R. in Konstantinopel verkehrten, ist für 1901 eine Zunahme um 22 Dampfer und 20 494 t R. zu verzeichnen.

Vereinsnachrichten.

Der **Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine Hamburg** schreibt: In der am 4. September abgehaltenen Versammlung wurden 14 Mitglieder in den Verein aufgenommen. Der Vorsitzende wies dann mit kurzen Worten auf die erfreuliche Tatsache hin, dass das kameradschaftliche Gefühl unter den Schiffsoffizieren mehr und mehr zum Durchbruch komme. Es folgte dann ein Referat über einen von der hiesigen Firma Leonhardt & Heeckt mit dem Sjöstrand'schen Signallot angestellten Versuch. Es wurde hierbei nochmals ausgeführt, dass dies Lot ohne Zweifel in kurzer Zeit ein unentbehrliches Hülfsmittel für jeden Seemann sein würde. Zu den von der Staatsanwaltschaft vorgenommenen Untersuchungen betreffs der Primusaffäre wurde dann noch bemerkt, dass es zu bedauern sei, dass das Seeamt es s. Zt. versäumt habe, diese Erhebungen zu machen, da jetzt doch schon eine geraume Zeit seit der Kollision verstrichen sei und infolge dessen die Zeugen sich unmöglich jedes einzelnen Umstandes noch so genau erinnern könnten, wie kurz nach dem Vorfall.

Büchersaal.

Die Seemannsordnung vom 2. Juni 1902 und ihre Nebengesetze von Dr. jur. **L. Perels.** Verlag von **E. S. Mittler & Sohn**, Königl. Hofbuchhandlung, Berlin SW 12. Preis ℳ 2.— bezw. 2.75.

Zu der vor Jahresfrist unter der Leitung des Direktors im Reichs-Marine-Amt und Professors, Wirkl. Geheimen Rats F. Perels veranstalteten Sammlung der Gesetze und Verordnungen des allgemeinen öffentlichen Seerechts im Deutschen Reiche mit Erläuterungen und Registern erscheint soeben als Ergänzungsband »Die Seemannsordnung vom 9. Juni 1902 und ihre Nebengesetze«, welche allen, die in Wissenschaft und Praxis auf dem Gebiete des Seerechts tätig zu sein berufen sind, von Wert sein wird. Der vorliegende Kommentar, nach denselben Grundsätzen bearbeitet, wie das »allgemeine öffentliche Seerecht im Deutschen Reich«, stellt sich äusserlich als eine selbständig in sich abgeschlossene Arbeit dar. Alle Änderungen, welche der Text der neugefassten Seegesetze gegenüber dem alten aufweist, sind besonders hervorgehoben und auch die neuesten Vorschriften zum Strand- und Hochseefischereirecht vom 30. Dezember 1901 bezw. vom 22. März 1902 wiedergegeben. So gelangt das deutsche Seerecht in der Vollständigkeit zur Darstellung, die dem Titel des Gesamtwerkes entspricht.

Kaiser Wilhelm-Kanal.

Betriebs-Ergebnisse im Monat Juli 1902.

(Mitgeteilt durch Gläfcke & Hennings, Schiffsmakler, Hamburg—Brunsbüttelkoog—Holtenau.)
(Nach Ermittelungen des Kaiserl. Kanalamts Kiel.)

Es passierten den Kanal in beiden Richtungen:

Dampfer mit eigener Kraft	1386	mit 309 218 t	N.-R.
do. geschleppt	—	» —	»
Segler, geschleppt oder mit eigener Kraft	1554	» 55 775	»
Leichterfahrzeuge	277	» 48 473	
Zus.	3217	» 413 466	»

Von den Dampfern fuhren unter

deutscher	Flagge	1106	Fahrzeuge mit 159 408 t	N.-R.
britischer	»	68	» » 50 686	»
dänischer	»	83	» » 31 665	»
schwedischer	»	55	» » 17 033	»
norwegischer	»	25	» » 12 154	»
französischer	»	5	» » 374	»
russischer incl. finn.	»	19	» » 12 620	»
div. Flaggen	»	25	» » 25 278	»

Es hatten einen Tiefgang

von weniger als 5,9 m	2862 Schiffe
» 6 m bis 8,5 m	42 »

Die durchschnittliche Fahrzeit betrug:

für Dampfer mit 0,1—5,4 m Tiefgang:	9 Std. — Min.
» » » 5,5—6,9 » »	11 » 51 »
» » » 7,0—8,5 » »	11 » 59 »
» Schleppzüge	15 » 31 »

Die Abfertigungszeit in den Endschleusen betrug:

in Brunsbüttel	eingehend:	23 Min.
	ausgehend:	17 »
in Holtenau	eingehend:	19 »
	ausgehend:	15 »

Es passirten bei elektrischer Beleuchtung:

während weniger als der halben Fahrzeit..... 255 Fahrzeuge
» der halben oder eines grösseren Teiles der Fahrzeit ..... 197 »

Betriebserschwerender Nebel herrschte an 3 Tagen.

Statistik über den Verkehr im Kaiser Wilhelm-Kanal im Monat August 1902.

Richtung Brunsbüttel—Holtenau.

Die Ladung bestand aus:

	Dampfer	N.-R.-T.	Segler	N.-R.-T.	Leichter	N.-R.-T.
Stückgüter	161	22214	—	—	10	1102
Getreide	1	986	302	4787	7	1821
Leer oder Ballast	150	11077	—	—	—	—
Kohlen	30	12986	16	5709	22	1633
And. Massengüter	17	5417	53	1858	8	3903
Gem. Ladung	—	—	—	—	—	—
Steine	—	—	75	897	—	—
Eisen	2	2391	—	—	—	—
Holz	—	—	51	584	—	—
Passagiere	4	104	—	—	—	—
	365	55175	461	13835	47	8459

Richtung Holtenau—Brunsbüttel.

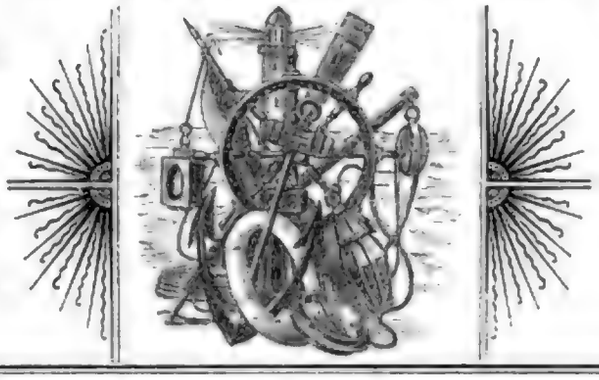
	Dampfer	N.-R.-T.	Segler	N.-R.-T.	Leichter	N.-R.-T.
Stückgüter	169	60835	1	28	4	470
Getreide	5	2604	2	129	—	—
Leer oder Ballast	80	16141	205	6703	23	5700
Kohlen	—	—	—	—	—	—
And. Massengüter	43	16953	35	1829	2	995
Gem. Ladung	—	—	—	—	—	—
Steine	0	440	64	2407	7	774
Eisen	—	—	—	—	—	—
Holz	147	88089	75	7282	8	3599
Passagiere	—	—	—	—	—	—
	453	185062	382	18378	44	11538

Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer
zu Hamburg.
(Geschäftsführender Verein, Steinlöft 1.)

Seeschiffer-Verein „Weser"
in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin"
in Stettin.



Schiffer-Gesellschaft
in Lübeck.

Verein
Flensburger Seeschiffer
in Flensburg.

Seeschiffer-Verein
in Danzig.

Englische Seeschiffervereine.

Vor Monaten wurde hier einmal gesagt, dass die englischen Seeschiffervereine nicht wie in erfreulicherweise die deutschen Hand in Hand arbeiten, sondern durch Eifersüchteleien ihr Ansehen gegenseitig untergraben. Diese Äusserung bedarf insofern einer Einschränkung, als seit einigen Jahren die Vorsitzenden der englischen Vereine zusammenzukommen pflegen, um in ungezwungener Weise ihre Ansicht über solche Fragen auszutauschen, die im Vordergrund seemännischer Interessen stehen. Die auf solchen »meetings« gefassten Beschlüsse haben natürlich nicht annähernd dieselbe Bedeutung, wie die Anträge unseres Verbandes, die ihren Wert erst durch die bekannte tatkräftige Unterstützung hoher Regierungsvertreter erhalten. Immerhin dürften den Mitgliedern einige Angaben über die letzte Konferenz der Vorsitzenden englischer Seeschiffervereine willkommen sein.

Der Hauptberatungsgegenstand betraf einen Antrag, der nichts weniger als die Vereinigung aller Vereine zu einem Verband bezweckte. Nachdem die Vor- und Nachteile einer solchen Vereinigung von verschiedenen Seiten gegeneinander abgewogen waren, kamen die Herren zu dem Resultat, den Einzelvereinen die Angelegenheit noch einmal zur Beschlussfassung zu unterbreiten. Dieser Beschluss, der noch für alle möglichen Hoffnungen Raum lässt, wurde aber nur gefasst, um der Antipathie, die von der Mehrheit gegen eine Vereinigung besteht, nicht öffentlich Ausdruck zu verleihen. Es berührt doch zu merkwürdig, dass englische Schiffsführer und Schiffsoffiziere im klassischen Lande der Vereine die Bedeutung des Erfahrungssatzes »Einigkeit macht stark« noch nicht erkannt haben oder sie überhaupt nicht erkennen wollen. Dass den Verhandlungen Vertreter der Presse beiwohnten, ist schon angedeutet worden. Erwähnung mag hierbei die entgegenkommende Weise finden, mit der eine Zeitung von der Bedeutung der englischen »Shipping Gazette« die Ergebnisse der Konferenz in einem längeren Leitartikel bespricht.

Weiterer Beachtung wert ist die Stellungnahme zu der Konferenz zu dem Antrage des Lord Muskerry betr. die Einführung einer Mindestladelinie. Da sich zu dem Gesetzentwurf schon zahlreiche Vertreter verschiedener Berufsklassen aus den Schiffahrtsbetrieben geäussert hatten, durfte dem Votum der aus Schiffsführern bestehenden Konferenz mit Spannung entgegengesehen werden. Die Erwartungen sind im allgemeinen getäuscht worden, da sich die Herren weder besonders für noch entschieden gegen die Einführung einer Mindestladelinie ausgesprochen haben. Vorwiegend kam die Warnnng zum Ausdruck, dass Zustandekommen eines derartigen Gesetzes mit seinen unübersehbaren Folgen nicht zu übereilen, sondern erst die Ansicht der Techniker zu hören. Auch wurde bezweifelt, ob sich eine Leichtlademarke noch an Schiffen zweckdienlich anbringen lasse, bei deren Konstruktion auf eine Mindestbeladung gar keine Rücksicht genommen sei. Andererseits wurden aber auch die Gefahren eines zu gering beladenen Schiffes nicht verkannt, sondern vielmehr unter Anführung von Beispielen als ganz bedeutend hingestellt.

Von Interesse ist noch die Behandlung eines weiteren Gegenstandes. Es handelt sich um die Beantwortung mehrerer durch das Mercantile Marine Comittee gestellter Fragen, hinsichtlich der Anforderungen eines Gesetzes, um mit seiner Hilfe die Disziplin an Bord aufrecht erhalten zu können. Ein Eingehen auf die einzelnen Punkte muss des beschränkten Platzes halber unterbleiben. Erwähnung verdient jedoch die Bemerkung mehrerer Herren, dass Seeoffiziere den Schiffsführern eine bedeutend bessere und nachhaltigere Unterstützung zu teil werden lassen, als die Konsuln im Auslande, wenn es sich für einen Schiffsführer darum handelt, die durch Streitsucht der Schiffsleute ins Wanken geratene Disziplin an Bord im Auslande durch Vermittelung einer staatlichen Autorität wieder befestigen zu müssen.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.

Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1902. No. 38. Hamburg, den 20. September. XXXIX. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Der Begriff des »Seedampfers«. — Zum Verkehr mit Seeschleppschiffen. — Über Strassenrecht und Seitenbörsignale. — Spiritus- oder Kohlenfeuerung? — Stapelläufe von deutschen und britischen Werften. (August 1902.). — Rasche Reise der Viermastbark »Pitlochry«. — Schiffbau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Büchersaal. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Auf dem Ausguck.

Der Kollisionsfall »Rhein«—»Westmoreland« auf der Elbe hat dem Hanseatischen Oberlandesgericht Gelegenheit zu einer **Auslegung der Art. 18, 19 und 25** der Kaiserl. Verordnung gegeben, die weiteste Verbreitung verdient. Der »Rhein«, der mit einem schrägweisenden Kurs aus dem Ostergatt in die freie Elbe einlief, hatte wegen der z. Zt. herrschenden Ebbe die östliche Hälfte zur Durchfahrt gewählt und er beabsichtigte unter Beibehaltung des Kurses mit diesem ins südliche Fahrwasser zu laufen. Als er in seiner Aussicht nicht mehr durch einen an den Schlängeln liegenden Dampfer behindert wurde, sah er an Steuerbordseite das grüne Seitenlicht eines entgegenkommenden Dampfers, des »Westmoreland«. Die Schiffe fuhren also in dem Augenblick grün zu grün und sie befanden sich nicht in der im Art. 25 vorgesehenen Konstellation. Der »Rhein«, welcher aber trotz des gesichteten Gegenseglers glaubte, sich im Sinne des Art. 25 an derjenigen Seite des Fahrwassers halten zu müssen, die an seiner Steuerbordseite liegt, gab Rechtsruder. Er begründet dieses Manöver einmal unter Hinweis auf Art. 25, dann aber auch, weil er glaubte, der Gegensegler werde ebenfalls mit Rechtsruder in die ihm nach Art. 25 zugewiesene Fahrrinne einlaufen. Das Oberlandesgericht lässt diese Erklärung nicht gelten. Es führt die Kollision darauf zurück, dass der »Rhein«, obgleich er beim Sichten des Gegenseglers mit diesem grün zu grün fuhr, durch Rechtsruder nicht nur gegen die Vorschrift des Art. 18, Absatz 4 verstossen, sondern auch den Art. 19 unter entsprechender Berücksichtigung der Art. 21, 22, 23 oder auch 27 ausser Acht gelassen hat. »Rhein« hätte also entweder seinen Kurs bis nach dem Passieren der Schiffe beibehalten oder er hätte stoppen müssen und den Gegensegler passieren lassen. Denn der Art. 25 der (nach § 26 des hamburgischen Hafengesetzes auch im Geltungsgebiete dieses Gesetzes in Kraft stehenden) Kaiserlichen Verordnung, ist nicht bestimmt, »das Ausweichen für Schiffe zu regeln, die einander schon auf Distanzen, die eine gegenseitige Rücksichtnahme erfordern, in Sicht und zu dieser Zeit die Vorschrift des Artikels noch nicht befolgt haben, sondern er hat den Zweck, für in engen Fahrwassern sich begegnende Schiffe, die sich zur Zeit, wo sie einander in Sicht bekommen und Rücksicht auf einander nehmen müssen, bereits auf der ihnen durch diesen Artikel vorgeschriebenen Fahrwasserhälfte stromab- oder stromaufweisend befinden, das Ausweichen unnötig zu machen. Fehlerhaft ist es deshalb, dem Prohibitivzwecke der Vorschrift widersprechend und ihre Absichten vereitelnd, wenn ein Dampfer, der z. Zt. wo er schon die Lichter eines Gegendampfers, dem er aus dem Wege bleiben

soll, in Sicht hat, noch nicht auf der ihm durch Art. 25 angewiesenen Fahrwasserhälfte in freiführender Richtung fährt, es unternimmt, diese freiführende Lage mit einem Rudermanöver, das ihn vor dem Bug des Gegendampfers vorüberführen muss, erst noch erreichen, also noch rasch die Situation herstellen zu wollen, in der man eben nicht auszuweichen braucht.« Die Sachverständigen, welche darin übereinstimmten, dass der »Rhein« fehlerhaft navigiert sei, waren über seine anzuwendenden Massregeln nach Insichtkommen des Gegenseglers verschiedener Meinung. Während Einer im Beibehalten des Kurses den einzig richtigen Weg sah, vertrat der Andere den folgenden Standpunkt: »Rhein« hatte eine abwartende Stellung einzunehmen, d. h. sobald er von dem an den Schlängeln liegenden Dampfer genügend frei war, sich durch entsprechende Maschinenmanöver ausser Fahrt zu setzen und diese Massregel durch Abgabe des Signals »meine Maschine geht volle Kraft rückwärts«, dem Gegendampfer anzuzeigen. Dieser würde daraus haben erkennen können, dass man ihn vorüber zu lassen bereit sei und hätte sich dementsprechend mit Hartbackbordruder auf die Südseite begeben können. Dann erst, wenn erkannt war, dass der Gegendampfer so manövriere, hätte der »Rhein« sich wieder unter Hartbackbordruder in Fahrt setzen dürfen. Dieser Anschauung tritt das Gericht mit dem Einwand gegenüber, dass der »Rhein« in solchem Falle eine Zeit lang der Strömung überlassen gewesen wäre, weshalb er die Wahl der zur Vermeidung der Kollision erforderlichen Manövrirung im Wesentlichen dem Gegendampfer hätte einräumen und eventuell aus dem Stillstande auf einer Kurve manövrieren müssen, die ihn möglicher Weise noch in gefährliche Nähe des Gegendampfers bringen konnte.

* * *

Der in letzter Nummer erwähnte Antrag des Kieler Magistrats, wonach eine Summe zur Projektierung eines **Elbe-Kiel-Kanals** gefordert wurde, ist von den Stadtverordneten nach recht lebhafter Auseinandersetzung angenommen worden. Wer als Aussenstehender den Bericht über die Verhandlungen liest, ist im Hinblick auf die zahlreichen gegnerischen Aeusserungen über das Resultat erstaunt, nach dem der Antrag mit grosser Mehrheit die Zustimmung der Stadtkollegien fand. Hat ausser dem Oberbürgermeister doch nur der Urheber des ganzen Projektes, Geh. Rat Sartori, eindrucksvoll für den Antrag gesprochen, während dieser von verschiedenen Seiten — und nicht ungeschickt — bekämpft wurde. Die Gründe der Gegnerschaft vermögen wir uns allerdings nicht zu erklären, da doch die preussische Regierung, wenn sie den Bau des Kanals für untunlich aus irgend welchen Gründen hält, die ihr von der Stadt Kiel zur Verfügung gestellte Summe für die Projektierung des Kanals gar nicht antasten wird. Im anderen Falle können dem Gemeinwesen Kiel durch Verwirklichung des Kanalprojektes aber nur Vorteile — mögen sie auch noch so gering sein — erwachsen. Selbstverständlich werden im günstigsten Falle noch Jahre in's Land gehen, ehe Kiel, anstatt wie heute über die Elbe, durch einen direkten Wasserweg seinen Warenaustausch mit dem deutschen Binnenland vermittelt. Aber jeder etwas in der Zeit Vorausblickende wird mit Kiel, als dem Bewerber um die Kundschaft des Lübecker und Hamburger »Hinterlandes«, rechnen müssen und darnach im Voraus seine Dispositionen treffen.

* * *

Das **englische Handelsamt**, als Aufsichtsbehörde über die Seefähigkeit der in englischen Häfen verkehrenden Schiffe, hat sich im Laufe des letzten Jahres gezwungen gesehen, 25 **Schiffe** am Ausgehen zu verhindern. Darunter 21, die entweder schlecht- oder **überladen** waren und 4 wegen allgemeiner Seeuntüchtigkeit; schlechte Ausrüstung oder ungenügende Bemannung. Auf den letzteren wehte die englische Flagge, während von den 21 wegen unrichtiger Beladung zur Verantwortung gezogenen Schiffen 13 englischer, 3 norwegischer, je 2 schwedischer und dänischer und 1 deutscher Nationalität waren. Im Vorjahre führten unter 29 aus diesem Anlass angehaltenen Fahrzeugen allein 7 die deutsche Flagge. Das ist ein erheblicher Unterschied und eine erfreuliche Erscheinung. Die verschärfte von der Seeberufsgenossenschaft über den Tiefgang deutscher Schiffe geführte Aufsicht hat natürlich wesentlich zu diesem Resultat beigetragen. Bemerkenswert ist noch, dass die weitaus meisten der vorhin angegebenen überladenen Schiffe zur Kategorie der »ganz kleinen« gehören. Ein erneuter Beweis, wenn es dessen noch bedurft hätte, dass eine Tiefladelinie nur den Reedern kleiner Fahrzeuge Einschränkungen aufzuerlegen vermag.

Der Begriff des „Seedampfers".

Aus Hamburg geht uns die folgende Abhandlung zu:

In No. 49 des letzten Jahrgangs der »Hansa« ist die Polizeiverordnung des Regierungspräsidenten von Lüneburg für die Elbe besprochen worden, nach der die Elbstrecke von den Altonaer Wasserwerken bis zum Westende des Böhnhasensandes von Seedampfern nur in langsamer Fahrt befahren werden darf.

Die Tragweite dieser Verordnung hat neuerdings eine ganz unvorhergesehene Vergrösserung dadurch erfahren, dass durch die Seeamtsverhandlung über die Primus-Katastrophe die Frage der Begriffsdefinition des Wortes Seedampfer aufgerollt worden ist. Man erinnert sich, dass dem Führer der »Hansa« von manchen Seiten ein Vorwurf daraus gemacht worden ist, dass er als Führer eines im Seeschiffsregisters eingetragenen Dampfers auf der genannten Strecke mit voller Kraft gefahren sei Diejenigen, die diesen Vorwurf erhoben haben, haben damit den Begriff »Seedampfer« mit einem im Seeschiffsregister eingetragenen Fahrzeug ohne weiteres identifiziert. Sogar eine so sachverständige Stelle wie der Kaiserliche Reichskommissar beim Hamburgischen Seeamt, hat sich diese Anschauung zu eigen gemacht; es lohnt sich daher wohl der Mühe, deren Berechtigung zu prüfen.

In der Regel pflegen Verordnungen von Behörden einen Zweck zu haben, und man darf das wohl auch von dieser Verordnung annehmen. Ihr Zweck wird wohl sein, zu verhüten, dass durch den im schmalen Fahrwasser von einem mit beträchtlicher Geschwindigkeit fahrenden grossen Schiff erzeugten Sog passierende Fahrzeuge aus dem Steuer gedrängt und durch die mitlaufende Uferwelle Bauten und Anlagen am Ufer beschädigt werden. Auch wegen der auf verschiedenen Strecken der Elbe bald hier, bald da vor sich gehenden Baggerarbeiten kann es geboten erscheinen, das Passieren von Seedampfern in langsamer Fahrt durch Verordnungen für gewisse Strecken vorzuschreiben. Alles dieses soll nicht bestritten werden. Was aber entschieden bestritten werden muss, das ist, dass irgend einer dieser Gründe dafür geltend gemacht werden könnte, dass die Verordnung auf kleinere, für gewöhnlich nur dem Verkehr auf dem Revier dienende Dampfer auszudehnen wäre, und dass, was für grosse Seedampfer recht ist, deshalb auch für kleine Reviердampfer billig sein müsste; lediglich deshalb, weil diese auch manchmal im Seeschiffsregister geführt werden.

Nach dem Verzeichnis der Hamburger Schiffe von 1902 (Toosbuy & v. Appen) gibt es in Hamburg 59 im Register für Seeschiffe geführte Schlepp- und Bergungsdampfer, denen für die Zwecke dieser Abhandlung die Tender der Hamburg-Amerika-Linie ohne weiteres zugeordnet werden dürfen. Diese Fahrzeuge sind im Seeschiffsregister registriert, weil sie mehr oder weniger häufig in die Lage kommen können, in See gehen zu müssen. Ein grosser Teil davon aber ist für gewöhnlich nur im Reviердienst beschäftigt und kann für diesen Zweck der Registrierung im Seeschiffsregister ganz gut entbehren. Wenn jedes Schiff, das im Seeschiffsregister eingetragen ist, als Seedampfer im Sinne der Verordnung angesehen werden soll, so sind alle diese Fahrzeuge Seedampfer, und sind allen Vorschriften und Bestimmungen, die für Seedampfer zu irgend einer Zeit und irgendwo veröffentlicht sind, selbstverständlich unterworfen. Was sagen dazu die Herren Schrader & Wrede, die Vereinigte Bugsier- und Frachtschiffahrt-Gesellschaft, Hamburg-Amerika-Linie, A. C. H. Tiedemann, Nordischer Bergungsverein etc. Diesen allen kann die Sache doch nicht gleichgültig sein. Wenn ein Schiff bei Nienstedten an übler Stelle auf Grund gerät und Schlepperhülfe zum Abschleppen braucht, so mahlt der Schlepper zuerst, der zuerst kommt. Wenn dann zwei gleich grosse Schlepper, von denen der eine im Seeschiffs-, der andere im Binnenschiffsregister eingetragen ist, gleichzeitig von der Stadt abgehen, so hat der Seeschlepper das Nachsehen, wenn die fragliche Verordnung für ihn gilt, weil er bis zum Westende des Böhnhasensands langsam gehen muss. Wenn auch die Strecke bloss $2^1/_2$ Sm lang ist, einen Zeitverlust macht es doch aus, und überdies kann, was heute für die Strecke bis zum Böhnhasensand gilt, morgen für eine andere Elbstrecke verlangt werden, wo es auch für grosse Seeschiffe einen Sinn haben mag, für Schleppdampfer und Passagiertender aber sicher keinen hat. Zeit ist Geld, in der Schiffahrt noch mehr als anderswo, und unnötiger Zeitverlust ist immer ein Ausfall an Mark und Pfennigen.

Vergegenwärtigen wir uns die Situation an einem konkreten Beispiel. Die Seeschlepper der Hamburg-Amerika-Linie sind im Seeschiffsregister eingetragen, weil gelegentlich der Fall eintreten kann, dass der eine oder andere in See muss. Für den weitaus grössten Teil der Zeit sind aber diese Fahrzeuge im Reviердienst beschäftigt und ihre Verwendungsmöglichkeit in diesem Dienst hängt natürlich davon ab, dass sie in ihrer Bewegungsfreiheit nicht beschränkt werden. Diese Fahrzeuge müssten also, wenn man sie wegen ihrer Registrierung stets und überall als Seedampfer behandeln wollte, aus dem Seeschiffsregister zurückgezogen und in das Binnenschiffsregister eingetragen werden. Dem stünde schlechterdings nichts im Wege als Opportunitätsrücksichten. Niemand könnte die Hamburg-Amerika-Linie daran hindern, z. B. die »Hansa« in das Binnenschiffsregister eintragen zu lassen. Dann könnte sie morgen mit voller Kraft fahren, wo sie heute nach der buchstabenmässigen Auslegung der Verordnung langsam fahren müsste. Ob es wohl den Uferbauten, Baggerfahrzeugen und begegnenden Schiffen auf der Elbstrecke zwischen Altonaer Wasserwerken und der Westecke des Böhnhasensands einen wesentlichen Unterschied machen würde, ob die vorüberfahrende »Hansa« Schiffsbrief und Aichschein, oder ob sie Schiffszertifikat und Messbrief an Bord hätte? Es wäre der einzige Unterschied, den die Umregistrierung machen würde.

Der Grund, warum solche Fahrzeuge im Seeschiffs- und nicht im Binnenschiffsregister geführt werden, ist wie gesagt der, dass es nützlich ist, diese Fahrzeuge stets für etwaige Notfälle zum Inseegehen bereit zu haben. Um bei dem konkreten Beispiel zu bleiben, soll nur angeführt werden, dass die Hamburg-Amerika-Linie bekanntlich eine Schleppschiffahrt nach dem Rhein betreibt. Dazu braucht sie einen Schlepper, der ihre Leichter bis Rotterdam bringt. Dieses Fahrzeug geht über See, und muss daher selbstverständlich im Seeschiffsregister eingetragen sein. Soviel ich weiss, ist es gegenwärtig der Schlepper »Krautsand«, der zu diesem Dienst gebraucht wird. Nun ist aber der Fall denkbar, dass diesem Schiff kurz vor dem Abgang etwas menschliches passiert, eine Kollision oder dergleichen — keine Seltenheit im Hamburger Hafen — und dass ein anderes Schiff dafür eintreten muss. Z. B. sein Schwesterschiff »Schulau«. Angenommen nun, dass dieses Fahrzeug im Binnenschiffsregister stünde, um den lästigen und verkehrsstörenden Konsequenzen der Seeschiffseigenschaft entzogen zu sein, so müsste es wieder umregistriert und für die eine Reise, die es in Vertretung seines Schwesterschiffes machen soll, in das Seeschiffsregister eingetragen werden. Bei seiner Rückkehr würde es wahrscheinlich seinen Kollegen wieder dienstfähig vorfinden, seine Verwendung als Seeschiff wäre beendigt und die Umregistrierung könnte von neuem losgehen. Resultat: Eine enorme und absolut zwecklose Belästigung der Registerbehörde, und eine ganz empfindliche Anzapfung des Geldbeutels der Reeder durch Registrierungs- und Vermessungs- bezw. Aichgebühren, die natürlich bei jedem einzelnen Fall in extenso bezahlt werden müssten; denn eine Umregistrierung ist für die Gebührenberechnung dasselbe wie eine Neuregistrierung. Ganz ausser Betracht ist dabei der Zeitverlust gelassen, der durch das jedesmalige Vermessen bezw. Aichen entstünde, und der namentlich dann sehr störend werden könnte, wenn sich die Notwendigkeit plötzlichen Einspringens kurz vor dem beabsichtigten Abgang herausstellen sollte. Es können Tage vergehen, bis die Papiere heraus sind; Schiffsvermessungs- und Schiffsregisterbehörden machen keine Ueberstunden und haben es wahrlich auch nicht nötig. Mittlerweile läge dann der Schleppzug still und frässe sich in majorem schematis gloriam den eigenen Kopf ab.

Das wäre das Ergebnis, wenn die Durchführung der buchstäblichen Auffassung des Begriffs Seedampfer die betroffenen Reedereien veranlasste, ihre für gewöhnlich im Revierdienst beschäftigten Schlepper etc. den Fesseln dieses Begriffs durch Umregistrierung zu entziehen. Täten sie das nicht und begnügten sie sich damit, für Eventualitäten wie die geschilderten stets einen oder den anderen Dampfer trotz dieser Fesseln als Seeschiff zur Verfügung zu halten, so wäre dieser Reservedampfer in seinem Revierdienst eben beschränkt und benachteiligt anderen genau gleichen und in genau demselben Dienst beschäftigten Schiffen gegenüber: — offenbar etwas widersinniges.

Wenn nun aber die Registrierung im Seeschiffsregister den Begriff des Seedampfers nicht hinreichend etabliert, was ist dann ein Seedampfer im Sinn dieser und ähnlicher Verordnungen?

Abgesehen davon, dass auf diese Frage der gesunde Menschenverstand hinreichende Antwort gibt, sind auch Analogien vorhanden, die für die Beantwortung einen Fingerzeig geben können.

Ein Seedampfer ist ein Dampfer, der ausschliesslich oder vorwiegend zur Fahrt auf See verwendet wird. Das ist unseres Wissens der Gesichtspunkt, nach dem die Seeberufsgenossenschaft den Begriff definiert und von dem sie abhängig macht, ob sie ein Schiff in ihren Listen führt. Die Seefahrt ist ferner der Gesichtspunkt, nach dem sogar bei einem so formalen Vorgang, wie es die Anmusterung der Schiffsmannschaften ist, verfahren wird. Angemustert wird die Mannschaft bloss, wenn ein Schiff in See gehen soll. Erst dann tritt für das Schiff die Seemannsordnung in Kraft; erst dann ist es ein seegehendes Kauffahrteischiff im Sinne des § 1 der Seemannsordnung.

Der Begriff der Seefahrt ist in den Ausführungsbestimmungen des Flaggengesetzes definiert. Wird diese Seefahrt ausgeübt, dann ist ein Schiff ein Seeschiff, und nicht, wenn es, um im Bedarfsfalle einmal diese Seefahrt ausüben zu können, im Seeschiffsregister eingetragen ist. Ich weiss wohl, dass auch dann noch Schiffe durch diese Verordnung getroffen werden können, für die sie nicht passt. Es ist aber eben überhaupt eine misslich Sache, praktische Fragen nach schematischen Gesichtspunkten zu beantworten, und es sollte zunächst nur gezeigt werden, dass eine formale Notwendigkeit den Begriff des Seedampfers mit dem eines im Seeschiffsregister geführten Dampfers zu identifizieren nicht besteht.

Eine Verordnung, die praktische Ziele verfolgt, sollte nach praktischen Gesichtspunkten ausgelegt werden. Der Regierungspräsident von Lüneburg hat Fahrzeuge, wie die Dampfer Ajax, Albatros, Allegro, Fairplay, Gebr. Wrede, Kuhwärder u. a. sicher nicht im Auge gehabt, als er seine Verordnung erliess; diese sollte daher auch nicht auf solche Fahrzeuge ausgedehnt werden, namentlich dann nicht, wenn es nur einer Form bedarf, um sie der Geltung der Verordnung zu entziehen.

Ferner müssen die ausführenden Organe der Strompolizei die Möglichkeit haben, jederzeit ohne grosse Spitzfindigkeiten zu entscheiden, ob eine Ver-

ordnung für einen speziellen Fall zutrifft oder nicht. Die Beamten der Strompolizei wissen einen Seedampfer von einem Revierdampfer ganz gut zu unterscheiden, wenn sie den Unterschied vermittelst des gesunden Menschenverstandes machen dürfen. Sind sie aber an die Eintragungen im Schiffsregister gebunden, so muss jeder Strompolizeibeamte jederzeit ein komplotes und stets courant gehaltenes Verzeichnis der als Seeschiffe registrierten Fahrzeuge bei sich führen und muss jedesmal, wenn ein zweifelhaftes Schiff den Böhnhasensand passiert, in seinem Verzeichnis nachsehen. Wenn dieses dann nicht bis zum letzten Tag nachkorrigiert ist, schreibt er vielleicht ein Fahrzeug wegen Kontravention auf, das gestern umregistriert worden ist; es gibt ein Strafmandat, Einspruch dagegen etc. zum Ärger des beteiligten und zur ungemessenen Erheiterung des unbeteiligten Publikums.

Ich habe noch von keinem Falle gehört, wo ein Fahrzeug der Klasse, von der hier die Rede ist, tatsächlich gemeldet und bestraft worden wäre. Man möchte aber beinahe wünschen, dass ein solcher Fall bald mal einträte. Hoffentlich bringt dann die betroffene Reederei die Sache zum gerichtlichen Austrag; jede Entscheidnng, wie immer sie auch ausfallen mag, ist der Unsicherheit vorzuziehen. Zu welchen Konsequenzen diese event. führen kann, hat die oben erwähnte Seeamtsverhandlung gezeigt, wo der Herr Reichskommissar zweifellos diese oder eine ähnliche Verordnung im Auge gehabt hat, als er die Anschauung vertrat, dass die »Hansa« ihres Charakters als Seeschiff wegen von vornherein hätte langsam fahren sollen. G—k.

Zum Verkehr mit Seeschleppschiffen.

Bezüglich des Verkehrs mit Seeschleppschiffen standen auf dem IX. Internationalen Schiffahrtskongress zu Düsseldorf folgende Fragen zur Diskussion:

1) Welchen Umfang hat der Verkehr mit Seeschleppschiffen, namentlich mit solchen, die auch die in See ausmündenden Flüsse und Kanäle befahren?
2) Zweckmässige Konstruktion und Betrieb derselben und die dazu erforderlichen Ausgaben und Tarife?
3) Welche Vor- und Nachteile sind im Allgemeinen und auf ökonomischem Gebiete mit dem Verkehr mit Seeschleppschiffen verbunden?
4) Unter welchen Umständen sind die grössten Vorteile zu erwarten und wo liegen die Grenzen eines ökonomischen Betriebes, namentlich solcher Seeschleppschiffe, die auch Flüsse und Kanäle befahren können, im Mitbewerb mit der eigentlichen Binnenschiffahrt und mit kombinierter Binnen- und Seeschiffahrt, mit Ueberladung in Seehäfen?
5) Welchen Standpunkt muss die Regierung gegenüber der Entwickelung des Verkehrs mit Seeschleppschiffen einnehmen (Tarife für Abgaben u. s. w.)?

Seeschleppschiffe bilden schon jetzt ein Verkehrsmittel von grosser Wichtigkeit, das eine gänzliche Umwälzung in dem Frachtenverkehr hervorzurufen droht. Ueber den Umfang können einige Angaben am besten Anhaltspunkte geben. So z. B. fahren die Seeschleppschiffe der Vereinigten Bugsir- und Frachtschiffahrts-Gesellschaft in Hamburg, wie die »Woche«, der »Reichsbote« u. s. w. von Duisburg bezw. Rotterdam nach Lapparada in Schweden bezw. Libau in Russland u. s. w. Bei einer Tragfähigkeit von 1200 t (780 Br.- und 750 t N.-R. messend) besteht der grosse Vorteil dieser Schiffe darin, dass sie nur einen Donkeykessel haben mit einer Maschine zum Löschen und Laden, die nur wenig Platz einnimmt, doch keine Maschine zur Fortbewegung. Es ist somit eine strenge Scheidung zwischen Laderaum (Seeschleppschiff) und Maschinenraum (Schleppdampfer) durchgeführt. In den Ver. Staaten von Nordamerika, namentlich zwischen Newyork, Boston und anderen Häfen für die Beförderung von Steinkohlen, verkehren Seeschleppschiffe von 3000—4000 t Tragfähigkeit. Es kommt vor, dass ein Schleppdampfer, der selbst 3000 t Kohlen in seinem Laderaum hat, 3 Schiffe á 3000 t schleppt, sodass der ganze Schleppzug 12 000 t Kohlen befördert. Schätzungsweise werden jährlich in dieser Weise 8 Mill. t Kohlen in dem Gebiet von Newyork befördert. Auch für Argentinien mit seinen Riesenströmen und seinen guten Seehäfen wird ohne Zweifel der Verkehr mit Seeschleppschiffen eine grosse Zukunft haben.

Die auf Grund der eingereichten Berichte und der Diskussionen darüber angenommenen Beschlüsse bezüglich des Verkehrs mit Seeschleppschiffen lauten wie folgt:

1) Der Kongress erklärt, dass die Benutzung von Seeschleppschiffen im Seeverkehr eine aussergewöhnliche Bedeutung für den Handel und den Verkehr erlangt hat und dass diese Bedeutung in Zukunft noch zunehmen wird, ferner, dass jeder Einschränkung dieses Verkehrs durch besondere Tarife für die Benutzung von Wasserwegen und Häfen abzuraten ist;
2) Die Abmessungen der Kanal-Seeschleppschiffe müssen abhängen von den Abmessungen der Kanäle. Es ist erwünscht, dass den unmittelbar in See ausmündenden Wasserwegen eine geringste Tiefe von 3 m und eine dazu passende Breite gegeben wird;

3) Der Gebrauch von Seeschleppschiffen kann nicht die Wasserwege im Binnenlande ersetzen.

Der erste Beschluss nimmt Stellung gegen Ausnahmetarife, die den Verkehr mit dem neuen Verkehrsmittel einzuschränken geeignet sind, und richtet sich demnach auch gegen den Wunsch der Handelskammer zu Rendsburg, höhere Abgaben für Seeschleppschiffe einzuführen, um den gewöhnlichen Küstenfahrern den Mitbewerb zu ermöglichen.

Ob die festgesetzte Tiefe der Kanäle von 3 m nach Beschluss 2 genügen wird, muss die Zukunft lehren. Wo die Seeschleppschiffe 3 m Tiefgang haben, erscheint diese Wassertiefe zu gering, weil noch etwas Kielwasser verbleiben muss. Angesichts der Bedeutung dieser Schiffe z. B. für Kanada und speziell auf dem St. Lorenz-Strom dürfte diese Tiefe kaum ausreichend sein. H.

* * *

Um ferner an einem konkreten Beispiel die wachsende Bedeutung der Seeschleppschiffahrt zu illustrieren, weisen wir auf die seit Eröffnung des Dortmund-Ems-Kanals zu Tage getretene Entwickelung der Bremer Schleppschiffahrtsgesellschaft »Unterweser« hin. Unter Erhöhung ihres Aktienkapitals von 500 000 auf 2 000 000 Mk. vergrösserte die Gesellschaft ihr bisheriges Betriebsmaterial in erheblicher Weise. Neben einer Anzahl grösserer und kleinerer Seeschleppdampfer liefen nicht weniger als 16 aus Stahl gebaute Seeleichter, sämtlich die ansehnliche Ladefähigkeit von 800 t besitzend, für ihre Rechnung vom Stapel. Schon bald darauf erfuhr die Seeschleppschiffahrt seitens der genannten Gesellschaft eine weitere Ausdehnung, indem ein Verkehr nach Plätzen der Ostsee und zwar einerseits von der Weser aus, andererseits durch den Kaiser Wilhelm-Kanal in direkter Verbindung mit dem Dortmund-Ems-Kanal aufgenommen wurde. Die Möglichkeit der Ausführung der letztgenannten Fahrroute, ohne nennenswerte Leichterung der Schiffe, war dadurch gewonnen, dass die oben erwähnten neuen Seekähne von einer Bauart waren, welche neben voller Seetüchtigkeit auch die für die Kanalfahrt notwendigen Eigenschaften aufwies, die insbesondere in dem Vorhandensein eines geringen Tiefgangs bei hoher Ladefähigkeit bestehen. Die Güter werden somit von den Ostseehäfen über den Kaiser Wilhelm-Kanal und die Nordsee nach Emden und dann über den Dortmund-Ems-Kanal unmittelbar nach Münster und Dortmund, wie auch von dort auf umgekehrtem Wege nach den Ostseehäfen geführt. Da diese Art des direkten Güteraustausches des Ostens mit dem Westen nicht unwesentliche Frachtersparnisse mit sich bringt, hat sie in Handelskreisen immer mehr Beachtung gefunden.

Über Strassenrecht und Seitenhörsignale.

Von C. W.

Die Seegesetzgebung, welche den Dampferkapitän mit Verordnungen und Vorschriften in reicher Fülle bedacht hat, lässt ihn im Stich, wenn er sich in einer der schwierigsten Lagen befindet: wenn er im Nebel die Dampfpfeife eines herankommenden fremden Dampfers hört.

Anstatt ihn gerade hier, wo er sich willig leiten lassen würde, mit festem Griff an der Hand zu fassen und ihm den richtigen Weg zu zeigen, beschränkt sie sich auf Vorschriften sehr unbestimmter Natur, deren Zweckmässigkeit anfechtbar ist.

Hört der Schiffsführer, Art. 16, 2, vorlicher als quer das Nebelsignal eines Fahrzeugs, dessen Lage nicht auszumachen ist, so soll er stoppen und dann vorsichtig manövrieren, bis die Gefahr des Zusammenstossens vorbei ist.

Er soll stoppen, obwohl in den meisten Fällen eine Gefahr garnicht eintritt.

Er soll stoppen auch in allen den Fällen, in denen Steuerbord Steuerbord und Backbord Backbord gegenübersteht, und die Schiffe vollständig frei von einander passieren würden.

Ebenso zwecklos soll er stoppen in den Fällen, in denen die Kurse sich so kreuzen, dass das eine Schiff vor dem Bug oder hinter dem Heck des andern klar passieren würde, sofern beide Kurs und Fahrt beibehalten.

Nur in den Fällen, in denen sich bei Tage die gegenseitige Peilung der Schiffe nicht merklich verschieben würde, kann die von der Vorschrift beabsichtigte Verlangsamung der Fahrt von Nutzen sein insofern, als Zeit zum Überlegen gewonnen wird, und event. die Folgen des Zusammenstosses abgeschwächt werden.

Andererseits kann nicht genug betont werden, dass dieser Art. 16, 2 im Widerspruch steht mit den Hauptgrundsätzen des Strassenrechts, welches bei sich kreuzenden Dampfern nur dem einen die Verpflichtung des Ausweichens auferlegt, während der andere Kurs und Fahrt beibehalten muss.

Nur so kann der erstere aus der Verschiebung der Peilung des fremden Dampfers erkennen, ob er vor dem Bug oder hinter dem Heck des andern vorbeizugehen hat.

Der letztere dagegen kann erst dann das Manöver unterstützen, wenn er die Absicht des zum Ausweichen Verpflichteten klar erkannt hat.

Nach Art. 16, 2 jedoch hat der bei sichtigem Wetter zur Beibehaltung von Kurs und Fahrt Verpflichtete, zu stoppen, kann aber dann vorsichtig weiter manövrieren, so dass er abwechselnd seine Fahrt vermindert oder vermehrt und dadurch dem Dampfer, der nach dem Gesetz aus dem Wege gehen muss, die Möglichkeit raubt, aus der Verschiebung der Peilung des Schalles zu beurteilen, nach welcher Seite er sich am besten klart.

Es ist doch nicht anzuzweifeln, dass ich durch plötzliche Fahrtverminderung einem Dampfer, der im Begriff steht, hinter mir herumzugehen, das Manöver erschwere oder sogar unmöglich mache.

Dieser Absatz kann aus diesen Gründen als eine Verbesserung des Strassenrechts, welches doch den Verkehr der Schiffe im Nebel erleichtern und lenken und nicht nur hemmen soll, nicht bezeichnet werden.

Es ist daher erklärlich und im Interesse der Schiffahrt auch sehr wünschenswert, dass Bestrebungen sich geltend machen, um diesem offenbaren Mangel des Strassenrechts abzuhelfen, und Herr Kapitän Leithäuser ist mit dem Vorschlage an die Öffentlichkeit getreten, bei unsichtigem Wetter, die gegenseitige Lage zweier in Hörweite befindlicher Dampfer in derselben Weise wie durch die Positionslichter durch Seitenhörsignale der Dampfpfeife kenntlich zu machen. Dieser Vor-

schlag setzt voraus, dass es möglich ist, die Richtung des Schalles mit hinreichender Genauigkeit festzustellen.

Es is eine allgemeine Erfahrung, dass wenn auf freistehender, hochgebauter Kommandobrücke dem aufmerksam lauschenden Personal das Signal eines anderen Schiffes in den Ohren tönt, sich alle Köpfe nach derselben Richtung wenden, und die Meinungen über die Peilung des Schalles meistens wenig auseinandergehen.

Ich glaube nicht fehl zu gehen, wenn ich behaupte, dass die Richtung des Schalles sich innerhalb 2 Striche bestimmen lässt. Grobe Täuschungen kommen selten vor, und wohl niemals wird es vorkommen, dass ein Schiff, das von mehreren Personen an Steuerbord gehört wurde, nachher an Backbord auftaucht, oder dass man ein vor dem Bug befindliches Schiff hinteraus wähnt.

Leider sind die Männer, welche im Nebel das Kommando eines Dampfers in Händen haben, selten in der Lage, lange darüber nachdenken zu können, wie weit die Richtung eines in Sicht kommenden Schiffes mit den der vorher gehörten Nebelsignale zusammenfällt, sondern sie müssen ihre volle Aufmerksamkeit sofort etwaigen neuen Gefahren zuwenden.

Die Anzahl genauer Beobachtungen über diesen Punkt wird daher nicht sehr gross sein, doch würde es durchaus nicht schwer halten, durch Versuche mit Personen, deren Augen verbunden sind, und welche auf einem Schlepper umherfahren, während ein anderer Schlepper Nebelsignale gibt, genaue Erhebungen zu machen.

Die Beeinflussung der Schallrichtung durch Wind wird gewöhnlich überschätzt. Denn während der Schall eine Geschwindigkeit von 330 m in der Sekunde besitzt, legt der Wind bei der höchsten bei Nebel in Betracht kommenden Windstärke (etwa No. 6), nur 15 m in der Sekunde zurück. Die Ablenkung kann also im ungünstigsten Falle bei Querwind Stärke 6 nicht mehr wie $^1/_4$ sm betragen.

Es ist lediglich die Schallstärke, welche bei zunehmendem Winde bedeutend geschwächt wird. Jedoch nicht durch die Fortbewegung der Luftmassen, sondern dadurch, dass der Wind die Luft mit Geräusch erfüllt.

Andererseits ist es sehr wahrscheinlich, dass durch die über dem Wasser lagernden Nebelschichten verschiedener Dichtigkeit der Schall aufwärts und wieder abwärts gebrochen wird, wodurch verursacht wird, dass man manchmal ein Nebelsignal auf ziemlich grosse Entfernungen hört, während es beim Näherrücken eine Zeitlang ausbleibt, um dann plötzlich wieder deutlich hörbar zu werden.

Falls es gelingen sollte, durch Umfragen bei praktischen Seeleuten*) und durch Versuche festzustellen, dass die Schallrichtung sich innerhalb mässiger Grenzen bestimmen lässt, und davon bin ich vollkommen überzeugt, so können sie auch den Dienst der Positionslaternen versehen und im Nebel ein wertvolles Hilfsmittel der Navigation werden; doch muss man noch einen Schritt weiter gehen wie Herr Kapt. Leithäuser, welcher Schallsignale nur für die roten und grünen Sektoren einsetzen will.

Wenn die Hörsignale von Nutzen sein sollen, so müssen die sich nähernden Dampfer dadurch in den Stand gesetzt werden, sich gegenseitig über folgende Punkte zu verständigen: Ob die Kurse freilaufen, oder ob die Kollisionsgefahr eintreten kann, und wer in diesem Falle auszuweichen hat.

Die Leithäuser'schen Signale genügen nicht, um sämtliche Fälle kenntlich zu machen, in denen keine Gefahr eintreten kann, denn ein an Steuerbord vorn befindlicher Dampfer, dessen Nebelsignal ich höre, ist nicht nur klar, wenn er mir seinen grünen Sektor zuwendet, sondern auch, wenn er mir die Steuerbordhälfte seines Hecklichts zudreht. Dasselbe ist in analoger Weise an Backbord der Fall.

Ebensowenig können durch die beiden vorgeschlagenen Signale alle Positionen angezeigt werden, in denen die Kollisionsgefahr eintreten kann, denn bei einem an Steuerbord vorn befindlichen Dampfer kann die Kollisionsgefahr und meine Verpflichtung zum Ausweichen nicht nur dann eintreten, wenn er mir seinen roten Sektor zuwendet, sondern auch wenn ich mich im Backbord-Sektor seines Hecklichts befinde.

Nähert sich mir dagegen ein Dampfer von Backbord, so liegt die Kollisionsgefahr ebenfalls vor, wenn er bei mir den Steuerbord-Sektor des Hecklichts zudreht, und er würde kein Signal haben, um mir anzuzeigen, dass es an mir ist, aus dem Wege zu gehen.

Es sind demzufolge schon 4 Signale nötig, 2 für die farbigen Sektoren und 2 für den Steuerbord- und Backbord-Sektor des Hecklichts. Diese Trennung erscheint notwendig, um die gefährlichen Lagen von den ungefährlichen unterscheiden zu können. Ausserdem muss zur Vervollständigung des Systems noch je ein Signal für recht voraus und recht hinteraus vorgesehen werden und ferner ein siebentes Signal für den Fall, dass ein sich nähernder Dampfer aus irgend welchen Gründen keine Signale abgeben kann. Ein System von 7 Signalen wird sich jeder Navigateur einprägen können, durch Einführung eines solchen Systems wird die ausgiebige Ausnutzung der Dampfpfeife ein wertvolles Mittel bilden zur Verminderung der Zahl der Zusammenstösse.*)

*) Wir haben diese Auslassungen als neuen Beitrag zu dem wichtigen, von Herrn Kapt. Leithäuser veranlassten Thema »Seitenschallsignale« veröffentlicht, wenn wir auch nicht glauben, dass ein System von 7 verschiedenen Nebelsignalen Aussicht auf internationale Verwirklichung haben wird. Wir werden sowohl auf diesen sowie auf alle anderen bisher zu Schallsignalen gemachten Vorschläge in No. 40 eingehend zurückkommen. D. R.

*) Der Nautische Verein in Hamburg hat wie in No. 27 mitgeteilt wurde, durch Fragebogen eine solche Umfrage bewerkstelligt. Das Resultat wird später hier erwähnt werden. D. R.

Spiritus- oder Kohlenfeuerung?

»Dinglers Polytechnisches Journal« und »Uebersee« bringt eine Berechnung des Kohlen- und des Spiritusverbrauchs, den der Schnelldampfer »Deutschland« auf einer Reise von sieben Tagen haben würde. Den Feststellungen zu Grunde liegt die Annahme, dass der Hamburg-Amerika-Liner mit 30 000 Pferdekräften läuft. Als Preis für Spiritus sollen 15 Mk. für das Hektoliter gesetzt werden, also ein sehr niedriger Satz, für den aber die Zentrale für Spiritusverwertung auf längere Zeit für Kraftzwecke abgeschlossen hat. Als Preis für Kohlen gilt der Durchschnitt, welchen der preussische Eisenbahnfiskus in den Jahren 1900 und 1901 gezahlt hat, nämlich 9,07 Mk. 1900 und 10,26 Mk. 1901 pro Tonne, also rund 10 Mk. Spiritus soll eine Heizleistung von $^1/_2$ Liter für die PS. und Stunde zugeschrieben werden. Demnach ergibt sich folgende, wohl schwerlich anzuzweifelnde, Kostenberechnung. »Deutschland« braucht für die P. S. und Stunde 0,85 kg. Kohle. Bei 30 000 P. S. also in der Stunde 25 500 kg oder 25,5 t, in 24 Stunden 612 t und in sieben Tagen der Fahrt 4284 t, welche 10 Mk. die Tonne gerechnet, sonach sich auf 42 840 Mk. stellen. Für die P. S. und Stunde $^1/_2$ Liter Spiritus angenommen, was entsprechend sein wird*) ergibt für die 30 000 P. S. 15 000 Liter oder 150 Hektoliter in der Stunde, für 24 Stunden 3600 Hektoliter und für die sieben Fahrtage sonach 25 200 Hektoliter, welche nach obigem sehr billigen Preise von 15 Mk. pro 100 Liter sich auf

*) Der stündliche Spiritusverbrauch von $^1/_2$ Liter für P. S. ist nur für Motoren richtig; bei Kesselbefeuerung würde der Verbrauch wegen des Wärmeverlustes gewiss grösser sein. D. R.

378 000 Mk., immerhin also auf das fast Neunfache stellen. — Es ist nun weiter bemerkt worden, dass sich der Spiritusbedarf noch weiter herunterdrücken lassen dürfte, etwa bis ¼ Liter für die P. S., und das kann ja möglich sein, vorläufig ist das nur für Spiritusmotoren angängig, und die sind bisher nur bis etwa 300 P. S. gebaut gegen 17 500 P. S. bei jeder der beiden Maschinen der »Deutschland«. Aber selbst dann ist die Preisdifferenz immer noch eine derartige, dass an eine Einführung des Spiritus statt der Kohle auf grossen Schiffen, namentlich auch auf solchen, bei denen es darauf ankommt, ökonomisch zu fahren, vorläufig nicht gedacht werden kann. Etwas Anderes ist es bei Yachten und Fahrzeugen, wo einerseits es auf die Kosten nicht ankommt und die andererseits so wenig Heizmaterial gebrauchen, dass die Summe der Ausgabe für dasselbe eine mässige zu nennen ist, wie bei Motorbooten aller Art. Bis sich die Kriegsflotte zu einem entscheidenden Uebergang entschliesst und bis man Spiritus in allen grösseren Hafenplätzen ergänzen kann, wie heute Kohlen, wird auch wohl noch eine hübsche Zeit vergehen; ist man doch auch bei Einführung der Masut-Heizung sehr vorsichtig gewesen und hat sie in der Handelsflotte durchweg nur auf solchen Fahrzeugen angewendet, die in Gebieten fahren, wo Oelfelder vorhanden sind. Dass Russland Schiffe seiner Schwarzmeer-Flotte ganz damit versah, ist natürlich, ebenso, dass Petroleumdampfer sie führen. Möglicherweise wird Spiritus das nicht billige Masut verdrängen, von welchem die meisten Schiffe ein gewisses Quantum mitführen, da sich mit dieser Beheizung schneller Dampf machen lässt, aber ein sich rentierender Spiritus-Ozean-Liner wird sicher sobald nicht erscheinen.

Stapelläufe von deutschen und britischen Werften (August 1902).

Gattung	Grössenverhältnisse	Raumgehalt	Auftraggeber	Erbauer	Name des Schiffes	Klassif.-Ges.
			a) deutsche Werften.			
PD	216×22×16m	20000 t Tf.	Norddeutscher Lloyd	»Vulcan«, Stettin	Kaiser Wilhelm II.	G
FS	—	—	Preussische Regierung	A.-G. »Weser«, Bremen	Borkum	»
S	—	240 »	W. Schuchmann, Geestemünde	Lühring'sche Schiffswerft, Hammelwarden	Wilhelm	»
PD	85×10.8×3.5m	—	Eisenbahn-Direktion Schwerin	Schichauwerft, Elbing	Friedrich Franz IV	»
5 Fsd	je 37×7×3.8m	—	Hochseefischerei-Ges. »Nordsee«, Nordenham	G. Seebeck A.-G., Geestemünde	Strassburg, Würzburg, Augsburg, Marburg, Magdeburg	»
FD	392×48×31'3"	—	Deutsch-Austral. D.-G., Hamburg	Flensburger Schiffsbau-Gesellsch.	Altona	»
PD	410×49×29'6"	7000 BRT.	Hamburg-Amerika Linie	»Vulcan«, Bremen	Prinz Adalbert	»
FD	302×41×21'3"	—	Dampfschiffsreederei »Horn« Lübeck	»Neptunwerft«, Rostock	Eriphia	»
			b) englische Werften.			
FD	280×40'6"×17'6"	1700 NRT.	A. C. de Freitas & Co., Hamburg	Richardson, Duck & Co., Stockton	Bagdad	G
"	336×48×24'3"	5200 t Tf.	Dale S. S. Co., London	Ropner & Son, Stockton	Alva	L
PD	558×64'3"×40'6"	12000 »	Cunard-Line, Liverpool	C. G. Swan & Hunter, Wallsend	Carpathia	BC
"	270×39'6"×20'11"	—	Eine Firma in Newcastle	Wood, Skinner & Co., Newcastle	Kabylie	L
FD	382×48'8"×30	—	American & Oriental Co., New-York	Short Brothers, Sunderland	Sagami	»
"	336×45'6"×26'4"	3100 BRT.	Hall Brothers, Newcastle o/T.	Richardson, Duck & Co., Stockton	Trident	»
"	358×48'9"×30'2"	7000 t Tf.	Fred. Woods, London	John Priestman & Co., Southwick	Burrsfield	BC
Schwimmdock 365' lang		—	Eine Firma in Durban	C. G. Swan & Hunter, Wallsend		NL
FD	304×42×21'9"	—	A. Christiansen, Christiania	Wm. Gray & Co., W.-Hartlepool	Normand	L
"	335×47×25	—	Edw. Hain & Son, St. Joes	John Readhead & Sons, South Shields	Trevider	BC
"	142×23×11'6"	400 »	George Beaching, Hull	Goole Shipb. & Rep. Comp.	Dot	»
"	325×46'8"×23	—	Hurstdale S. S. Comp., Liverpool	John Blumer & Co., Sunderland	Hurstdale	L
2 Fsd	je 112×21×12'10"	—	Dodds S. F. Comp., Aberdeen	Smith's Dock Comp., North Shields	King Edward, Queen Alexandra	»
TD	428×54'6"×32	7600 »	American Petroleum Co., Rotterdam	Palmer's Shipb. & Iron Co., Jarrow	New-York	»
FD	—	—	A. R. Elder & Co., London	Kingshorn, Shipb. Yard	Aotea	»
DB	120×28×12'6"	—	Hafenbehörde in Newcastle	R. Stephenson & Co., Hebburn		
PD	280×39'6"×20'7"	—	John White, London	Blyth Shipb. Comp.	Oranie	»
FD	352×49'6"×28'3"	—	W. G. Morel, Cardiff	Wm. Gray & Co., W.-Hartlepool	Prometheus	»
			c) schottische Werften.			
FD	315×38×17'6"	1800 t Tf.	Eine Eisenbahngesellschaft	John Brown & Co., Clydebank	Duke of Connaught	»
K	285×41'6"×35	2300 »	Eine englische Kabelgesellschaft	D. J. Dunlop & Co., P.-Glasgow	Iris	»
PD	400×49×30'9"	5100 BRT.	Anchor Line, London	Alex. Stephen & Sons, Govan	Massilia	BC
FD	195×30×11'3"	1000 t Tf	Wm. Robertson, Glasgow	A. Rodger & Co, P.-Glasgow	Obsidian	L
PD	466×52×33'6"	8000 »	Blue Anchor Line, London	Barclay, Curle & Co., Whiteinch	Commonwealth	»
FD	160×21×9'6"	200 »	Joseph Rank, Hull	George Brown & Co., Greenock	Eagle	BC
"	370×50×28	6000 »	Larrinaga & Co., Liverpool	Russell & Co., P.-Glasgow	Mercedes de Larrinaga	L
"	–	4080 BRT.	do.	D. J. Dunlop & Co., P.-Glasgow	Asuncion de Larrinaga	»
"	385×50×28'5"	4300 »	Norfolk & NorthAmerican S. S. Co., London	Napier & Miller, Yoker	Orient Point	BC
PD	417×52×37	5350 »	Pacific S. N. Co., Liverpool	Fairfield Shipb. & Eng. Comp., Govan	Victoria	L
"	182×27×13'7"	—	J. Hay & Sons, Glasgow	Ailsa Shipb. Comp., Troon	The Countess	»
FD	340×46×28'6"	—	Thomson & Co., St. John (NB)	Russell & Co., P.-Glasgow	Ilimeira	BC
			d) irische Werften.			
PD	700×75×49'4"	20970 »	White Star Line	Clark, Workman & Co., Belfast	Cedric	L

Ausserdem: b) 2 Fischerfahrzeuge, 1 Schleppdampfer, 4 Seeleichter. c) 1 Dampfjacht.

Anmerkung. RPD bedeutet Reichspostdampfer, PD Passagierdampfer, FD Frachtdampfer, FsD Fischdampfer, K Kriegsschiff, KD Kabeldampfer, S Segler, T Tankdampfer, FS Feuerschiff, J Dampf-Jacht, DB Dampfbagger. — G Germanischer Lloyd, L Lloyd-Register, B Bureau Veritas, N Norske Lloyd, BC British Corporation.

Rasche Reise der Viermastbark „Pitlochry".

Kapt. H. Nissen, Führer der Viermastbark »Pitlochry«, der am 30. Januar 1902 Cuxhaven und am 1. Februar bei stürmischem Ostwinde den Kanal verlassen hatte, berichtet über diese Reise folgendermassen: »Nach einer guten Reise von 62 Tagen vom Kanal oder 64 Tagen von Hamburg erreichten wir am 4. April Taltal. Dieses gute Resultat wurde durch eine für »Pitlochry« sehr günstige Wetterlage erzielt. Nachdem wir am 1. Februar den Kanal verlassen hatten, nahm ich den Kurs zwischen den Azoren hindurch, weil das mit östlichem Winde fallende Barometer auf eine Depression vor der Küste von Portugal schliessen liess. Es gelang zwar, diese an der Nord- und Westseite zu umsegeln, doch um dieses noch vollkommener zu erreichen, hätte ich den Kurs noch westlicher wählen müssen. Südlich von den Azoren trafen wir den Wind noch sehr südlich, so dass wir nur eben frei von den Kanarischen Inseln liegen konnten. Nachher raumte der Wind glücklicherweise auf und ging in etwa 22° N-Br. in den Passat über, mit dem wir am 14. Februar zwischen den Kap Verde'schen Inseln hindurchliefen.

Am 19. abends passierten wir den Äquator und erhielten erst südlich davon nach einigen Tagen mit Mallung sehr schralen Südostpassat, der uns so nahe unter die Küste von Brasilien führte, dass wir noch 1½ Wachen vom Lande abliegen mussten. Darauf nahm die Reise einen ungestörten Verlauf, so dass wir schon am 16. März in Sicht von Staaten-Eiland waren. Da das Wetter gut und sichtig und der Wind südöstlich war, mit dem wir ohne zu kreuzen Kap St. John nicht frei segeln konnten, nahm ich den Kurs nach der Strasse Le Maire, die wir gerade mit Hochwasser erreichen konnten. Die Durchsegelung gelang denn auch nachts sehr gut. Mit Dunkelwerden war es so sichtig, dass wir vor der Einfahrt zur Strasse das Leuchtfeuer von St. John hell und klar von Deck aus blinken sahen. Die letzte Peilung war mw. OSO, 40 Sm. Distanz. Das im Leuchtfeuerverzeichniss nicht angegebene Leuchtfeuer zeigte etwa alle 15 Sekunden einen Blitz.*)

Am 18. März passierten wir mit nördlichem Winde die Länge von Kap Horn. Hier holte der Wind durch O nach S und am nächsten Tage weiter nach W, doch wurde er sehr unbeständig, sodass wir gut vorwärts kamen. Am 23. März befanden wir uns auf 57° S-Br. und 84° W-Lg. Das Barometer verharrte bis dahin mehrere Tage auf dem niedrigen Stand von 730 bis 733 mm bei meistens gutem Wetter, worauf bei steigendem Barometer eine günstige Gelegenheit für uns eintrat mit Südostwind, der durch S nach W drehte und uns in zwei Tagen nach 50° S-Br. brachte. Das stetig steigende Barometer liess mich ein ziemlich feststehendes Gebiet hohen Luftdrucks in hoher Breite vermuten, das wir an der Ostseite zu umsegeln hatten und der durch S nach SO holende Wind schien diese Vermutung zu bestätigen.

Der am 31. März und 1. April nochmals sehr unbeständige Wind ging am 2. April auf etwa 31° S-Br. und 75° W-Lg. in den Passat über, der uns am 4. April bei frischer Brise bis nach Taltal brachte, wo wir Order bekamen, nach Iquique weiter zu segeln.«

Zu diesem kurz gefassten Bericht bemerken die »Annalen der Hydrographie«: Kapt. Nissen erwähnt am Beginn des Berichts, dass das gute Resultat der Reise durch eine für »Pitlochry« sehr günstige Wetterlage erzielt worden sei. Dieses trifft indessen nur teilweise zu; denn was den ersten Abschnitt der Reise anbelangt, den Weg vom Kanal bis zur Linie der in der sehr kurzen Zeit von 18½ Tagen zurückgelegt wurde, so darf man ohne Weiteres sagen, dass die Witterungsverhältnisse auf diesem Wege grösstenteils sehr ungünstig waren. Man fand beim Verlassen des Kanals zwar zunächst eine sehr günstige Gelegenheit vor, doch bestand dieselbe kaum bis zu 40° N-Br. Südlich davon bis nach den Kap Verde'schen Inseln herrschten auf diesem Wege südwestliche Winde in Verbindung mit einem Gebiete niedrigen Luftdruckes, das südlich von den Azoren lag. Diese Wetterlage erhielt sich längere Zeit und war für den Verlauf der Ausreisen der übrigen Segler von weittragender Bedeutung. Alle auf diesem Wege befindlichen Schiffe hatten südwestlichen Wind, der in der Gegend von Madeira zeitweise so heftig wehte, dass die Dampfer dort keine Kohlen nehmen konnten.

Die ausgehenden Segler, die dem gewöhnlichen Seglerwege folgten, trafen daher sehr ungünstige Gelegenheit zur Förderung ihrer Reisen, die sämtlich auf dieser Strecke sehr lang wurden.

»Pitlochry« verdankt seine schnelle Reise bis zur Linie demnach nicht den allgemein günstigen Windverhältnissen, sondern vornehmlich dem zutreffenden Urteil seines Führers über die vorhandene Wetterlage und der Wahl eines dementsprechenden Weges.

Wie es unter ähnlichen Verhältnissen von der Seewarte empfohlen und schon öfter mit Erfolg ausgeführt worden ist, umsegelte auch Kapt. Nissen das Tiefdruckgebiet an dessen Nordseite mit grossem Erfolg. An der West- und Südseite glückte die Umsegelung nicht in gleicher Weise, weil sich das Gebiet weiter nach Westen ausdehnte, als vermutet wurde, und man muss dem Kapt. Nissen auch darin beipflichten, wenn er schreibt; »um die Umsegelung dieses Gebietes noch vollkommener zu erreichen, hätte ich den Kurs noch westlicher setzen müssen.« Waren auch in einiger Entfernung westlich von St. Michael die nördlichen Winde nicht so ausgeprägt wie die südlichen an der Ostseite des Minimums, so hätte er doch den Wind überhaupt für den weiteren Weg dort raumer angetroffen, so dass die Reise vermutlich noch kürzer ausgefallen wäre. Immerhin war Kapt. Nissen aber auch bei der Wahl des innegehaltenen Weges im stande, den dann folgenden südwestlichen Wind ausnützen zu können, und gelangte, ohne zu wenden, in das Passatgebiet, wenn auch an sehr östlicher Stelle. Auf dem ferneren Wege traf »Pitlochry« nie lang anhaltende Gegenwinde oder Windstillen, sodass die Reise durch solche fernerhin nicht mehr verzögert wurde. H. M.

* * *

Wir sind erfreut, dass, nach Ansicht des seinem Autorzeichen nach kompetenten Beurteilers in den Annalen, »Pitlochry« die schnelle Reise vornehmlich dem zutreffenden Urteil seines Führers über die vorhandene Wetterlage und der Wahl des eingeschlagenen Weges zuzuschreiben hat. Als wir vor zwei Jahren (»Hansa« 1900, No. 36) den Lesern bei Besprechung einer der schnellen Reisen der »Potosi« den Wert vor Augen führten, den eine Kenntnis der einschlägigen von der Seewarte herausgegebenen Literatur für den Segelschiffsführer bei der Wahl des einzuschlagenden Weges hat, stiessen wir auf mehrfachen recht lebhaften Widerstand. Es war u. a. eine der Seewarte nahestehende Person, die die schnellseglerischen Erfolge des Herrn Kapitän Hilgendorf erst in letzter Linie auf sein theoretisches Wissen — also auf seine Kenntnis der einschlägigen nautischen Literatur — zurückführte. Vielleicht unterzieht der Herr Kritiker, angesichts des oben wiedergegebenen Ausspruches aus den Annalen, seine frühere Anschauung einer Revision. D. R.

*) Das gesehene Blinkfeuer dürfte das neu errichtete Leuchtfeuer auf der nordöstlichen New Year-Insel gewesen sein.

Schiffbau.

Bauaufträge.

Die Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Neptun«, Bremen, kontrahierte mit der Schiffswerft von Joh. C. Tecklenborg, A.-G., die Erbauung von **zwei Dampfern** von je 1950 t Tragfähigkeit und bestellte ferner bei der A.-G. »Weser« **einen** ca. 900 t ladenden **Dampfer.**

Stapelläufe.

Bekanntlich übertrug die Reiherstieg-Schiffswerft und Maschinenfabrik in Hamburg am Beginn dieses Jahres der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft den Bau eines zweiteiligen grossen **Schwimmdocks** nach dem sogenannten Off shore System (auch L-System genannt), welches komplet eine Länge von 507' 9½", eine Breite von 100' 0½", eine Höhe von 41' 0½" und eine Tragfähigkeit von 11 000 t erhalten soll. Der Bau wird auf der neuen Werft ausgeführt. Die erste Hälfte dieses Docks, 253' 10¾" lang, mit 5500 t Tragfähigkeit, ist nun soweit fertiggestellt, dass der Ablauf am Mittwoch, den 17. September, 3 Uhr nachmittags vorgenommen werden konnte und glücklich erfolgte. Hiermit wurde der erste Stapellauf auf dem neuen Werftterrain ausgeführt. Die zweite Dockhälfte wird in kurzer Zeit ebenfalls vollendet sein und dann die Ueberführung nach Hamburg stattfinden.

* * *

Probefahrten.

Am 13. September machte der von Blohm & Voss, für die Woermann-Linie gebaute Postdampfer »**Lucie Woermann**« seine Probefahrt, die trotz der ungünstigen Witterung zur grössten Zufriedenheit ausfiel. Die Abmessungen des Schiffes sind 111,4 m × 14,3 m × 8,5 m. Ladefähigkeit 4700 t. Der aus Stahl den höchsten Anforderungen des Germanischen Lloyd entsprechende Dampfer ist durch sechs wasserdichte Querschotten in 7 Abteilungen geteilt und hat einen wasserdichten Doppelboden über die ganze Schiffslänge. Die Räume für die Passagiere III. Klasse und der Mannschaft sind so untergebracht, dass selbst bei vollbeladenem Schiffe keiner unter die Wasserlinie reicht. In den Räumen unter dem Hüftendeck befinden sich die bequemen, in ihrer Ausstattung auch verwöhnten Ansprüchen genügenden Kammern der Passagiere I. Klasse für 100 Passagiere. Mit diesen Wohnräumen steht durch eine Flügeltreppen der vornehme Speisesalon in Verbindung und von hier wird der Rauch- und Konversationssalon durch eine Treppe erreicht. Ausser den Räumen 1. und 2. Klasse sind noch für 48 Passagiere dritter Klasse Kammern zu je 6 und 8 Betten vorgesehen. Die grossen Kühlanlagen zur Konservierung des frischen Proviants sind nach dem System Linde eingerichtet. Das ganze Schiff ist mit elektrischem Licht versehen und für die Winterreise in nördlichen Gegenden mit Dampfheizung ausgestattet. Ausser auffallend zahlreichen Rettungsbooten, Barkassen und Ringen ist auch eine Accetylen-Nachtboje, System Wiese und Gröschner an Bord. Eine dreifache Expansionsmaschine von 2600 ind. Pferdekräften mit drei Doppelendenkesseln, konzessioniert auf 14 Atm., gab dem Schiff eine Geschwindigkeit von reichlich 13 Knoten. Zum Löschen und Laden dienen acht Dampfwinden und 16 Ladebäume. Um Missverständnissen beim Ruderkommando unter allen Umständen vorzubeugen, ist auf der Kommandobrücke ein grosses schwarzes Schild angebracht, das die Bezeichnung Ruderkommando und darunter einen nach Steuerbord resp. Backbord zeigenden Pfeil mit den Worten »Rechts« resp. »Links« trägt.

* * *

Der auf der Werft des Bremer »Vulkan« in Vegesack für den Norddeutschen Lloyd erbaute neue Dampfer »**Erlangen**« machte am 16. d. seine Probefahrt. Der Dampfer erreichte bei einer Leistung von 2800 ind. Pferdekräften eine mittlere Geschwindigkeit von 14 Seemeilen in der Stunde, womit die kontraktlichen Bedingungen erheblich überschritten sind. Die Dimensionen des Schiffes sind: 115 × 14,4 × 9 m. Die Tragfähigkeit desselben bei 6,7 m mittlerem Tiefgang wird 4700 t, der Raumgehalt etwa 5000 t Br.-R. betragen. Das Schiff besitzt Einrichtungen für die Aufnahme von 12 Kajütspassagieren und vermag ausserdem bis zu 1200 Zwischendeckspassagiere zu befördern. Der Dampfer ist für die südamerikanischen Linien des Norddeutschen Lloyd bestimmt. Im Hinblick auf seine Verwendung für die Tropenfahrt sind die Wohnräume der Kajütspassagiere sowie der Offiziere auf das Promenadendeck verlegt worden, während für die Zwischendeckspassagiere das ganze Hauptdeck zur Verfügung steht. Sämtliche Räume zeichnen sich durch zweckmässige Anlage, praktische Einrichtung und vorzügliche Ventilation aus. Sodann ist für ausgiebigste Badegelegenheit Sorge getragen. Das Schiff ist mit einer Eis- und Kaltluftmaschine ausgestattet und wird am 4. Oktober seine erste Reise nach Brasilien antreten.

Vermischtes.

Gefährliches Wrack aufgefunden. Nach Mitteilungen des Küstenbezirksamtes in Kiel vom 30. August d. J. liegt in der Kieler Bucht in 17 m Tiefe ein Wrack, von dem ein Mast ungefähr 3 bis 4 m aus dem Wasser ragt, dessen weisse Spitze mit einer blechernen Windfahne in den norwegischen Farben versehen ist. Das Wrack befindet sich auf der Dampferroute, ist daher für die Schiffahrt gefährlich und soll durch eine Wracktonne bezeichnet werden. Ungf. geogr. Lage des Wracks: 54° 35'8" N-Br., 10° 36,5' O-Lg. (Nachr. f. Seefahrer.)

Feuerprobe auf den Hobokener Pieranlagen des Norddeutschen Lloyd. Die neuen Pieranlagen, welche der Norddeutsche Lloyd für seinen umfangreichen Betrieb an Stelle der im Jahre 1900 durch den Brand zerstörten in Hoboken errichten lässt und von denen ein Teil bereits in Benutzung genommen ist, versprechen nicht nur in Bezug auf ihre Zweckmässigkeit, Grösse und Ausführung eine der bedeutendsten Anlagen dieser Art zu werden, sondern dürften namentlich auch hinsichtlich der Feuersicherheit vorbildlich dastehen. Die gesamten Gebäude von dem Flur bis zu den Dachfirsten sind, soweit sie nicht überhaupt aus Stein und Eisen bestehen, aus feuersicheren Materialien erbaut und mit den weitestgehenden Schutzvorrichtungen versehen worden. Ein interessanter Versuch mit einer praktischen Feuerprobe wurde vor etwa 14 Tagen in Gegenwart einer Reihe von Vertretern der in New-York ansässigen Feuerversicherungs-Gesellschaften vorgenommen, der in seinem Verlauf grosses Aufsehen erregte. Zu dieser Probe wurde einer der Böden des zweiten Stockwerks eines der Piergebäude benutzt. Die betreffende Abteilung besteht aus drei Stahlträgern mit Backsteinbögen und Beton darüber. Obgleich das Feuer mehrere Stunden lang durch Holz, welches mit Petroleum getränkt eine ungewöhnlich starke Flamme entwickelte, unterhalten wurde, war keinerlei Beschädigung oder Veränderung in der Formation zu konstatieren. Die Decke senkte sich zwar in der Mitte um ca. 3 Zoll, ging aber nach erfolgter Abkühlung wieder in die normale Lage zurück, ohne dass die Backsteinbögen irgendwelche Risse zeigten. Die glänzend verlaufene Probe darf wohl als Beweis dafür angesehen werden, dass die neuen Pierbauten des Norddeutschen Lloyd eine Sicherheit bieten, wie sie grösser überhaupt nicht geboten werden kann. Auch die unteren Pieranlagen sind in vorzüglicher Weise gegen jede Feuersgefahr geschützt.

Das **Schulschiff** »**Grossherzogin Elisabeth**« des deutschen Schulschiffvereins wird zunächst Madeira anlaufen, wo es fahrplanmässig am 30. September eintreffen soll. Im weiteren Verlaufe der Reise läuft die »Grossherzogin Elisabeth« folgende Häfen an: Rio de Janeiro am 5. November, Bahia am 20. November, Trinidad am 22. Dezember. Hier verbleibt das Schiff während der Weihnachtswoche, um dann am 29. Dezember nach Barbados in See zu gehen, wo die Ankunft am 3. Januar 1903 erfolgen soll. Weiter werden folgende Häfen angelaufen: am 9. Januar Dominica (Pr.-Rupert-Bai), am 21. Januar St. Thomas, am 2. Februar Port au Prince (Hayti), am 9. Februar Kingston (Jamaica), am 20. Februar Havana, am 28. März Plymouth. Am 7. April endigt dann die Weltreise, die 159 Seetage und 56 Hafentage umfasst, auf der Elbe.

Der **Untergang** des Hamburger Viermastschiffes **»Euterpe«**, der infolge einer an Bord stattgefundenen Explosion, am 8. September auf 49° 36' nördl. Breite und 8° 13' westlicher Länge vor sich ging, scheint auf die Entwickelung von Gasen in der aus Kohlen bestehenden Ladung zurückzuführen zu sein. Das Schiff war am 12. Juli d. J. von Iquique mit einer Ladung Salpeter in Hamburg eingetroffen, hatte hier die Ladung gelöscht und war am 2. August von hier mit Ballast nach England und zwar nach Port Talbot gesegelt, um dort eine Ladung Kohlen für Pisagua einzunehmen. Diesen Hafen hat das Schiff »Euterpe« am 6. September verlassen, und nach der bislang eingetroffenen Nachricht ist am 8. September, also zwei Tage später, die folgenschwere Explosion erfolgt, der sieben Personen zum Opfer gefallen sein sollen.

Germanischer Lloyd. Nach den Listen des Germanischen Lloyd sind in der Zeit vom 1.—31. August 1902 und 1901 folgende Seeschäden gemeldet worden:

	Dampfer 1902	Segler 1902	Dampfer 1901	Segler 1901
Totalverluste . . .	9	32	20	41
Beschädigungen . .	260	119	298	166

Nach Flaggen geordnet gingen im August 1902 folgende Schiffe verloren:

Flaggen	Dampfer	Segler	Flaggen	Dampfer	Segler
amerikanische	—	4	mexikanische	2	—
britische	4	8	norwegische	2	2
dänische	—	1	russische	—	2
deutsche	—	2	schwedische	—	6
französische	—	4	siamesische	1	—
italienische	—	3	zusammen	9	32

Entwickelung der russischen Seeschiffahrt. Die russische Regierung hat während der letzten fünf Jahre der Entwickelung der heimischen Seeschiffahrt ihre besondere Fürsorge zugewandt. Unter den ergriffenen Massregeln sind die wichtigsten: die durch das Gesetz vom 29. Mai 1897 erfolgte Schliessung der grossen Kabotage für die Schiffe fremder Nationalität, die Gewährung der Zollfreiheit für eiserne Seeschiffe und die Verlängerung der Vergünstigung, wonach die Suezkanalabgaben den unter russischer Flagge fahrenden Schiffen erstattet werden. Ausserdem sind zu erwähnen: die Subventionen für regelmässige Dampferverbindungen, die im Gesetze vom 8. Juni 1898 vorgesehene Befreiung der Schiffahrtsunternehmungen von der Staatsgewerbesteuer, die Einführung neuer Regeln für die Schiffsvermessung und eines neuen Gesetzes über die Hafenabgaben. Den Erfolg dieser Massnahmen beleuchtet die folgende, nach der Statistik des Zolldepartements aufgestellte Tabelle über den Schiffsverkehr in den Häfen der russischen Aussenmeere mit Ausnahme des Stillen Ozeans und der kleinen Kabotage:

	1896	1900
Schiffszahl	11 880	10 623
Netto-Raumgehalt in tausend Reg.-Tons	9 446	8 634
Davon waren russische Schiffe	1 393	1 565
Netto-Raumgehalt in tausend Reg.-Tons	808	990

Die Beteiligung der russischen Flagge hat also im Jahre 1900 gegenüber dem Vergleichsjahre bei Rückgang des allgemeinen Verkehrs sowohl nach Schiffszahl als auch nach Tonnengehalt zugenommen. Prozentual macht diese Beteiligung im Jahre 1900: 14,7 pCt. der Schiffe und 11,5 pCt. des Tonnengehaltes gegen 11,7 und 8,5 pCt. im Jahre 1896 aus. In der Zeit von 1897 bis 1901 hat sich die russische Flotte im Weissen Meere von 390 Schiffen von 24 116,98 t R. auf 458 Schiffe von 32 496,24, in der Ostsee von 639 Schiffen von 93 694,61 auf 844 von 140 721,55, im Schwarzen und Asowschen Meere von 1032 Schiffen von 191 240,09 auf 1010 von 235 907,41 und im Stillen Ozean von 12 Schiffen von 3 309,47 auf 27 von 10 517,62 t R. In allen diesen Aussenmeeren zusammen ist der Schiffsbestand der russischen Flotte vom 1. Januar 1897 bis zum 1. Januar 1901 von 2073 Schiffen von 312 361,05 t R. auf 2339 Schiffe von 419 642,85 gestiegen. Rechnet man hierzu noch die Schiffe des Kaspischen Binnenmeeres, in welchem sich der Bestand von 713 Schiffen von 268 035,70 t R. am 1. Januar 1897 auf 919 Schiffe von 322 757,41 t R. am 1. Januar 1901 gehoben hat, so ergibt sich eine Gesamtsteigerung des russischen Schiffsbestandes von 2786 Schiffen von 580 396,85 t R. am 1. Januar 1897 auf 3258 Schiffe von 742 400,26 t R. am 1. Januar 1901.

(Nach einem Bericht des Kaiserl. General-Konsulats in St. Petersburg.)

Vereinsnachrichten.

Der **Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine Hamburg** schreibt: Am Donnerstag, den 11. September hielt der Verein eine ausserordentlich stark besuchte Versammlung ab, in der 15 neue Mitglieder in den Verein aufgenommen wurden. Es folgte hierauf eine Besprechung des 3. Rundschreibens des Deutschen Nautischen Vereins und zwar wurde folgendes ausgeführt. Ueber Punkt 1, das Ruderkommando, sei schon so viel geredet und geschrieben, dass es schade um jedes weitere Wort über diese Frage sei. Neues würde doch nicht mehr zu Tage gefördert. Ueber Punkt II bis IV sei weiter nichts zu sagen. Zu Punkt V, Vorschriften, betr. das Befahren von engen Gewässern, wurde dann weiter ausgeführt: Es sei ja sehr zu loben, wenn diese Verordnungen in einer Sammlung jedermann zugänglich gemacht würden, jedoch habe die Sache trotz alledem noch einen grossen Haken, da erstens vielfach überhaupt keine Verordnungen, sondern nur Usancen existieren, andererseits die bestehenden Verordnungen doch schon eine recht umfangreiche Sammlung ergäben und so eine Uebersicht fragwürdig erscheinen liessen. Das einzig richtige sei eine einheitliche Verordnung! Ausnahmen, bedingt durch örtliche Verhältnisse, könnten trotzdem noch immer gemacht werden. Ueber Punkt VI, Verbesserung der Nebelsignale, waren sämtliche Anwesenden der Ansicht, dass die Vorschläge des Herrn Kapt. Leithäuser, sowohl wie die Sr. Exzellenz, des Herrn Vize-Admirals Aschenborn eine Verbesserung nicht darstellen, da diese Vorschläge viel zu komplizierte Signale vorschreiben und die praktische Anwendung derselben nur eine Zunahme der Kollisionsfälle zur Folge haben würde. Ueber Punkt VII und VIII wurde in eine Debatte nicht eingetreten. Es folgte dann eine Besprechung des Gronewaldschen Feuerlöschverfahrens.

Büchersaal.

Die Seemannsordnung, das Gesetz betr. die Verpflichtung der Kauffahrteischiffe zur Mitnahme heimzuschaffender Seeleute, das Gesetz betr. die Stellenvermittlung für Schiffsleute und das Gesetz betr. Abänderung seerechtlicher Vorschriften des Handelsgesetzbuches vom 2. Juni 1902. Textausgabe mit Einleitung, Anmerkungen und Sachregister von Dr. jur. von Hippel, Regierungsassessor. Verlag von C. L. Hirschfeld in Leipzig. Preis Mk. 2,20.

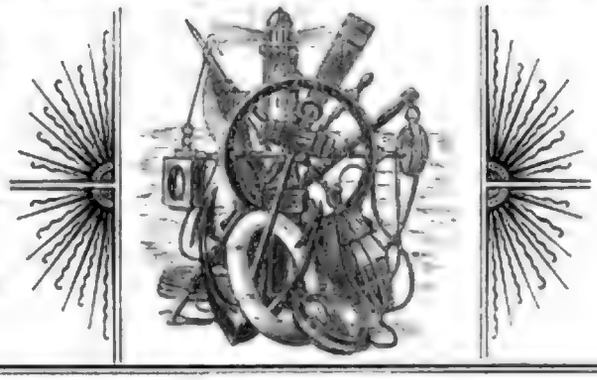
Die vorliegende Ausgabe bezweckt einmal die Seefahrttreibenden mit dem Sonderrecht ihres Standes vertraut zu machen und hat dementsprechend die Bearbeitung der Seemannsordnung und ihrer Ergänzungsgesetze soweit ausgedehnt, dass neben diesen Gesetzen auch alle sonstigen das Arbeitsverhältnis der Schiffsleute angehenden Vorschriften Berücksichtigung fanden; sodann sollen die Erläuterungen, bei denen namentlich die Reichstagsmaterialien ausgiebig verwertet sind, die den meisten fern liegende Materie dem Verständnis näher führen und damit die Beachtung der in ihr enthaltenen allgemeinen sozialpolitischen Gesichtspunkte erleichtern.

Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer
zu Hamburg.
(Geschäftsführender Verein, Steinhöft 1.)

Seeschiffer-Verein „Weser“
in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin“
in Stettin.



Schiffer-Gesellschaft
in Lübeck.

Verein
Flensburger Seeschiffer
in Flensburg.

Seeschiffer-Verein
in Danzig.

Eingabe des Verbandes an das Königlich Preussische Ministerium für Handel und Gewerbe und an den Senat der Freien und Hansestadt Hamburg betr. eine **Lokalverordnung für die Elbe:**

Durchdrungen von der Erkenntnis, dass für eine ungestörte Abwickelung des Verkehrs auf der Unterelbe eine Lokalverordnung dringendes Bedürfnis geworden ist, hat der gehorsamst unterzeichnete Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine, in Berlin am 3. März d. J., folgenden Beschluss einstimmig angenommen:

»Der Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine richtet an die Königl. Preussische und an die Hamburgische Regierung die dringende Bitte, die Sicherheit der Navigation auf der Unterelbe dadurch zu erhöhen, 1) dass das Ankern von Schiffen in der Richtungslinie der Leitfeuer verboten werde und 2) dass Schiffe resp. Schleppzüge von weniger als 3 m Tiefgang zum Ausweichen tiefer liegender Schiffe verpflichtet werden, wenn diese durch noch näher zu bestimmende Signale andeuten, dass ein Ausweichen ihrerseits mit Gefahr für sie oder andere Fahrzeuge verbunden sei.«

Um Eine Hohe Regierung (bezw. Einen Hohen Senat) von der Notwendigkeit einer solchergestalt gedachten, von den Vorschriften des internationalen Seestrassenrechts abweichenden Verordnung zu überzeugen, ein Wunsch, der zu dieser Eingabe die Veranlassung ist, gestattet sich der gehorsamst unterzeichnete Verband darauf hinzuweisen, dass auf der Elbe mehrere Unfälle in letzter Zeit lediglich aus Mangel einer Verordnung entstanden sind.

Bei dem ständig wachsenden Verkehr auf der Elbe, der seit Eröffnung des Kaiser Wilhelm-Kanals ganz erheblich erhöht ist, werden grosse Seeschiffe an engen Stellen des Fahrwassers, wenn diese durch kleine Fahrzeuge und Schleppzüge bevölkert sind, nicht selten vor die Wahl gestellt, entweder mit anderen Schiffen zu kollidieren oder auf Grund zu laufen. Aus begreiflichen Gründen wird jeder Schiffsführer eine Kollision zu vermeiden suchen und unter den angezogenen Verhältnissen vorziehen, sein Schiff ausserhalb der grossen Fahrrinne auf Grund zu setzen.

Derartige Unfälle sind aber nicht nur mit Zeitverlust und, wenn zum Flottmachen des gestrandeten Schiffes die Ladung in Leichter gelöscht werden muss, mit erheblichen Kosten verbunden, sie können auch von unberechenbarem Schaden für den ganzen Verkehr auf der Elbe werden, wenn die absichtlich herbeigeführte Strandung an einer engen Stelle des Fahrwassers Platz greift und dadurch anderen Schiffen die Durchfahrt erschwert wird.

Dass der Verband mit seiner Anschauung nicht allein steht, geht aus einem Bericht des Kommandanten von S. M. S. »Pfeil« hervor. Nach schärfster Verurteilung des rücksichtslosen Verhaltens kleiner Fahrzeuge grossen gegenüber und unter dieser Beleuchtung nach einem beredten Hinweis auf die Gefahren der grossen Seeschiffe, gelangt der Kommandant zu dem Ergebnis, »dass eine entsprechende Verordnung den grösseren Schiffen eine bedeutende Verkehrserleichterung bringen würde.« Dieser Wunsch wurde im Jahre 1899 ausgesprochen, zu einer Zeit, als der Verkehr im Kaiser Wilhelm-Kanal noch nicht den Grad der Entwickelung wie im letzten Jahre erreicht hatte.

Noch wichtiger und zur Beurteilung der Berechtigung des Gesuchs beweiskräftiger, ist der Standpunkt der Kaiserlichen Marine zur Verordnungsfrage. Herr Kontreadmiral Schmidt, als Vertreter des Reichs-Marine-Amts, gab auf dem Verbandstage eine Erklärung in dem Sinne ab, dass das Reichsamt des Innern bereits schriftlich vom Reichs-Marine-Amt ersucht sei, bei der Hamburgischen Regierung auf eine Erledigung der Frage einzuwirken und, falls ein solcher Schritt von Erfolg begleitet werde, einen Kommissar des Reichs-Marine-Amts den Beratungen hinzuziehen.

Sowohl diese Auffassung der Hohen Behörde wie auch die Tatsache, dass Verordnungen, in dem Sinne, wie sie der Verband für die Elbe vorschlägt, bereits seit Jahren auf anderen verkehrsreichen Gewässern bestehen, geben zu erkennen, dass der Verband keine ungerechtfertigten Wünsche ausspricht.

Indem der Verband sich bereit erklärt, alles ihm zugängliche Material über die Verordnungsfrage der Hohen Regierung (bezw. Einem Hohen Senat) auf deren Wunsch ohne Verzug zur Verfügung zu stellen, bittet er ganz gehorsamst um eine wohlwollende Berücksichtigung dieser Eingabe.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.

Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1902. No. 39. Hamburg, den 27. September. XXXIX. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Einheitlicher Schulbesuch für Schifferkandidaten in grosser Fahrt. — Schall-Signale bei Nebel, dickem Wetter, Schneefall oder heftigen Regengüssen. — Seeamtsverhandlungen. — Die Witterungsverhältnisse auf dem Nordatlantischen Ozean im Oktober 1903. — Schiffbau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Beim Schluss des III. Quartals (No. 39) machen wir unsere geehrten Abonnenten darauf aufmerksam, dass wir die unverweigerte Annahme der nächsten Nummer des IV. Quartals (40) als Fortsetzung ihres Abonnements ansehen.

Die Verlagshandlung.

Auf dem Ausguck.

Die Herbstübungsflotte ist am 18. September aufgelöst worden, nachdem S. M. der Kaiser, der oberste Kriegsherr unserer Seestreitkräfte, seiner Befriedigung über den Verlauf der Manöver ausser durch eine allgemeine Kundgebung auch dadurch Ausdruck verliehen hat, dass er dem Flottenführer den höchsten preussischen Orden verlieh. Damit hat in befriedigender Weise ihre Erledigung eine alljährlich wiederkehrende Epoche gefunden, auf deren Vorbereitung ausserordentlich viel Mühe und Geduld verwandt werden. Sind doch die grossen Flottenmanöver aus einer arbeitsreichen Zeit die mühsam abgerungene Ernte, deren Samen im Spätherbst ausgestreut wird, um im Sommer des nächsten Jahres zu zeigen, ob die aufgewandte Mühe zu dem schliesslichen Resultat im richtigen Wertverhältnis steht. Die Kaiserliche Kundgebung hat diese Frage beantwortet und das Personal der Kriegsmarine für seine hingebende Pflichterfüllung belohnt. Der reichstreue Deutsche, der mit ständig wachsendem Interesse alle maritimen Ereignisse verfolgt, hat das Urteil des Kaiserlichen Kritikers mit Genugtuung gehört; darf er doch daraus entnehmen, dass sich unsere aufstrebende Marine in methodischer Weise auf die Aufgaben vorbereitet, die sie im Kriegsfalle für das Vaterland zu erfüllen hat. Ihm fällt dabei die Zeit ein, wo das Ausland mit Bewunderung und der Deutsche mit Stolz von dem heldenmütigen »Iltis« sprach und er denkt auch vielleicht an das schneidige Vorgehen des Kanonenboots »Panther« in den haitianischen Gewässern, um mit Beruhigung in der Gewissheit zu leben, dass unsere Marine im Ernstfalle das halten wird, was sie im Frieden durch ihre ausgezeichneten Manöver verspricht. Der Kauffahrteiseemann aber sieht in der Art, wie die Flottenmanöver verlaufen sind, nicht nur das von Erfolg gekrönte Werk militärischer Uebungen, er bewundert auch die Sicherheit, mit der unsere Kriegsschiffe unter den schwierigsten Verhältnissen navigiert worden sind. Als Fachmann weiss er die Anforderungen zu beurteilen, die an die Kommandanten und ihre Hilfskräfte in navigatorischer Hinsicht gestellt wurden. Wenn die Schiffe des Nachts ohne Positionslampen in Verbänden fahren, in grosser Anzahl auf engbeschränktem Seeraum, wobei die Aufmerksamkeit ihrer Führer nicht allein auf die Navigierung sondern auf die mutmassliche Absicht des feindlichen Geschwaders gerichtet ist und, wie es in den diesjährigen Manövern der Fall war, solche Evolutionen fortdauernd ohne erwähnenswerte Unfälle (wird von dem Leckspringen des

»S 76« abgesehen) gemacht werden, dann haben die leitenden Personen hervorragende seemännische Eigenschaften gezeigt. In dieser Erkenntnis schrieb der Flottenberichterstatter bei der Besprechung des grossen Schlussmanövers in der Tagespresse:

> Für die Ausbildungsstufe unserer Flotte lieferte gerade dieser letzte Teil des Manövers einen glänzenden Beweis; das Einlaufen mit höchster Fahrt in das gewundene Fahrwasser der Elbe bei Sturm, dichtem Regen und Pulverrauch wurde mit grösster Präzision, in geschlossener Ordnung ausgeführt; auch dann, als die deutsche Partei mit einer grossen Anzahl von Torpedobooten sich entgegenwarf — verlor man keinen Augenblick das Vertrauen in die absolute Sicherheit aller Bewegungen trotz des nicht sehr breiten Fahrwassers, in dem sich zwei Geschwader, insgesamt 14 grosse Schiffe eine Schlacht lieferten.

Die Kaiserl. Marine in ihrer jetzigen Gestalt, das Werk ihres weitblickenden Oberbefehlshabers, ist in der Hand eines geschickten Seemannes ein gefährlicher Gegner auch für die überlegenste Seemacht. Und diese Erkenntnis darf uns mit Stolz und Genugtuung erfüllen.

* * *

Die in letzter Nummer wiedergegebene Veröffentlichung der englischen Behörde über den Ausfall der wegen schlechter Beladung oder **Ueberladung** in britischen Häfen **angehaltenen Schiffe** — unter 21 nur 1 deutsches — gibt noch zu weiteren Bemerkungen Anlass. Das für deutsche Schiffe schmeichelhafte Resultat im Verein mit dem für deutsche Schiffe sehr günstigen Ergebnis über deutsche und englische Schiffsverluste — 2,29 pCt. für die deutsche und 2,47 für die britische Handelsmarine im letzten Berichtsjahr — darf wohl zu dem Ausspruch berechtigen, dass die Seetüchtigkeit deutscher Handelsschiffe ohne Tiefladelinie hinter der englischer Schiffe mit Lademarken im Allgemeinen nicht zurücksteht. Eine von uns wiederholt aufgestellte Behauptung, der allerdings ebenso oft und auch recht heftig widersprochen wurde. Um die Ansicht derjenigen Personen, die aus unwiderstehlichem Hang zur Agitation unausgesetzt protestieren, wollen wir uns nicht kümmern, weil die Leute, wie wir aus langjähriger Erfahrung leider wissen, garnicht überzeugt werden wollen; aber solche Befürworter einer Tiefladelinie, aus deren Äusserungen der Eindruck gewonnen wird, dass sie aus ernster Ueberzeugung eine Tiefladelinie für dringend erforderlich im Interesse einer wachsenden Sicherheit an Bord halten, wollen wir durch nachstehende Angaben zu überzeugen suchen, dass das Fehlen einer Tieflademarke auf deutschen Schiffen bisher auch ohne Einfluss auf die **Sicherheit** der an Bord befindlichen **Personen** war. Die nachstehenden Angaben über Menschenverluste beziehen sich nur auf die Besatzung. Die Anzahl der verunglückten Passagiere ist weggelassen, da sie zur Beurteilung der in Rede stehenden Frage aus dem Grunde völlig belanglos sind, weil Menschenverluste verursacht durch Überladung auf Passagierdampfern überhaupt nicht vorkommen werden. Nur die kleinen und kleinsten Schiffe, um es abermals zu wiederholen, können durch eine Tiefladelinie in ihrer Beladung beeinflusst werden. Da nun die vorhin kurz geschilderte Kategorie von Befürwortern einer Tiefladelinie grossen Wert auf die Behauptung legt, dass weniger die Seefähigkeit des Schiffes als die Sicherheit der an Bord weilenden Leute unter einem überladenen Schiff leidet, geben wir die folgende Gegenüberstellung:

In England betrugen:

im Jahre	die Schiffsbesatzung	die Verluste von Menschenleben	Prozentsatz der Besatzung
1881	186 719	3278	1 76
1891	218 247	1892	0 87
1901	225 443	1252	0 56

In Deutschland betrugen:

im Jahre	die Schiffsbesatzung	die Verluste von Menschenleben	Prozentsatz der Besatzung
1881	39 660	217	0 75
1886	38 931	161	0 41
1891	40 449	178	0 44
1896	39 997	178	0 45
1899	43 146	220	0 51

Leider liegt amtliches Material über Menschenverluste auf deutschen Schiffen nur bis zum Jahre 1899 vor, somit lässt sich ein Vergleich über die Verluste beider Marinen im letzten Jahre nicht ziehen. Die Gegenüberstellung in den Jahren 1881 und 1891 liefert aber ein so absolut günstiges Resultat für unsere Flagge, dass jedenfalls die Behauptung nicht mehr aufrecht erhalten werden kann, wonach die Sicherheit an Bord deutscher Schiffe geringer als die auf englischen Schiffen sein soll. Mit dieser Beweisführung soll allerdings keineswegs ausgesprochen sein, dass eine Tiefladelinie und auch -Marke für deutsche Schiffe unerwünscht ist.

* * *

In seinem Bericht an das Handelsamt widmet der britische Konsul in Bilbao der **Seefähigkeit spanischer Schiffe** einige Worte, denen es an Verbreitung und Kommentaren in der englischen Fachpresse nicht fehlt. Herr Benett führt, gestützt auf langjährige Beobachtungen in seinem Distrikt, den Nachweis, dass spanische Schiffe, trotz ihrer Tiefladelinie und -Marke, ganz wesentlich tiefer als britische Schiffe laden. Er erklärt diesen Umstand mit dem Charakter der spanischen Freibordregeln, deren Forderungen liberaler als die englischen sind. Aus diesem Grunde und weil die meisten spanischen Schiffe bei Lloyds versichert sind, empfiehlt er den britischen Behörden Aufmerksamkeit beim Ankommen und Abgehen spanischer Schiffe in Häfen des Vereinigten Königreichs. Diese Äusserungen

müssen im Hinblick auf die (in letzter Nummer veröffentlicht) Bekanntmachung des Handelsamtes, wonach unter 21 überladenen Schiffen des letzten Berichtsjahres sich kein einziges spanisches befand, den Eindruck erwecken, dass entweder Herr Benett übertreibt oder dass die britischen Aufsichtsbeamten spanische Schiffe nicht mit dem gleichen fürsorglichen Eifer wie deutsche oder skandinavische beobachten. Beachtung aus dem Bericht des Konsuls verdient auch seine Mitteilung von der Existenz spanischer Freibordregeln. Wir müssen leider gestehen, nichts Bestimmtes über ihr Wesen zu kennen und würden im allgemeinen Interesse näheren Angaben bereitwillig Raum schenken.

* * *

Zur **Ruderkommandofrage** erhalten wir von einem Kapitän der Aktien-Gesellschaft »Atlantic«, Bremen, folgende Zuschrift:

Ich würde das allgemeine Ruderkommando »rechts« und »links« empfehlen, weil es klar und deutlich und somit garnicht misszuverstehen ist. Ich habe seit über 12 Jahren auf den von mir geführten Dampfern, die von italienischen Häfen ab ihre Reisen antraten und italienische Matrosen an Bord hatten, immer mit »rechts« und »links« meine Ruderkommandos gegeben, da die Italiener doch an diese Ruderbefehle: »a dritta« — »a sinistra« gewöhnt waren und sind. Wir, die deutschen Offiziere und ich der Kapitän, früher an das im alten Sinne gebrauchte Kommando »Steuerbord« und »Backbord« gewöhnt, haben uns sehr leicht an diese neuen Befehle »rechts« und »links«, hart oder ganz »rechts« und »links« wieder gewöhnt, es sind neue Zurufe, die in der Natur begründet sind, in keiner Weise an's alte Kommando irgendwie erinnern und zu keiner Verwechselung führen können. Das Ruderkommando »Steuerbord« und »Backbord« im Sinne der Kaiserl. Marine, also für uns im neuen Sinne, direkt oder auch nach kurzer Uebergangszeit einzuführen, wäre für die ganze deutsche Schifffahrt eine grosse Gefahr, da jedenfalls für noch recht lange Zeit die meisten Offiziere beim Geben des Kommandos und der Mann am Steuer erst recht beim Ausführen desselben sich an »Steuerbord« und »Backbord« im alten Sinne erinnern würden, es bleibt beim plötzlichen Ausweichen keine Zeit, dem Steurer zuzurufen: »Aber nicht so wie früher, umgekehrt mein Junge musst Du drehen!« Nein, gewiss nicht, der Steurer erinnert sich des Befehls im alten Sinne, dreht verkehrt und die Kollision ist in vielen Fällen die Folge und unvermeidlich. Ist also überhaupt die Einführung des Marine-Ruderkommandos unumgänglich notwendig, was ja von verschiedenen Seiten behauptet wird, dann muss jedenfalls eine lange Uebergangsperiode vorausgehen, in der nur »rechts« und »links« kommandiert werden. Sind die Kommandoworte erst allgemein und geläufig und sitzen bei den Matrosen und sind ferner »Steuerbord« und »Backbord« ein wenig vergessen, dann kann dadurch, dass der wachhabende Offizier mal beim Kommando »rechts« oder »links« hinzufügt »rechts nach Steuerbord« oder »links nach Backbord«, die Aufmerksamkeit des Steurers darauf hingelenkt werden, dass das Rad nach der gerufenen Seite hingedreht wird, nach der Seite, nach der das Schiff dann auch abfällt und dreht und nicht umgekehrt. Ist dieses erreicht, dann kann »rechts« und »links« ja nach und nach fallen gelassen werden, doch warne ich dringend vor Uebereilung.

Gibraltar, 15. September 1902.

Georg von Hugo,
Kapitän des D. »Bayonne«.

Die Zuschrift verdient Beachtung, nicht nur, weil sie von einem Bremer Kapitän kommt, sondern weil seit Wochen das Gerücht spukt, die Reichsregierung werde in nächster Zeit zu entscheidenden Massregeln in der Ruderkommandofrage schreiten. In welchem Sinne?!

* * *

Melbourne hat Aussicht ein **Seehafen ersten Ranges** zu werden, beabsichtigt die Stadtverwaltung doch den Bau eines Kanals von 500 Fuss Breite und 30 Fuss Tiefe, der in grader Linie von der Hobson Bay zu den Docks im Hafen führen soll. Hierdurch würden die Schiffe ebensoviel Zeit wie Arbeit sparen, da der in Aussicht genommene Kanallauf auch die recht zahlreichen Krümmungen des Yarra-Flusses meiden und sich in möglichst direkter Richtung bewegen soll. Nach dem vorläufigen Kostenanschlag soll die Verwirklichung des Kanalprojekts für 1000 Pfund Sterling möglich sein. Eingeweihte Kreise glauben wegen der traurigen finanziellen Lage, in der sich die Stadt befindet, nicht sobald an eine Inangriffnahme der Kanalbauten.

* * *

Die am **La Plata-Verkehr** beteiligten Hamburger Dampfschiffahrts-Gesellschaften erlassen folgendes Rundschreiben: »Hierdurch erlauben wir uns, Ihnen die Mitteilung zu machen, dass für alle Güter, welche nach dem 18. September Längsseite oder an den Quai geliefert werden, die Frachtraten für Verschiffungen nach dem La Plata um 20 pCt. erhöht sind. Die Erhöhung kommt vorläufig in der Form zur Erhebung, dass bei Massgütern 20 pCt. Primage, bei Gewichtsgütern 20 pCt. plus 5 pCt. Primage berechnet werden. Ausserdem ist die Cementrate festgesetzt wie folgt: Für Buenos Aires und Montevideo Mk. 12,50, für Rosario Mk. 17,50 plus 20 resp. 5 pCt. — Die in Ostende tagende Konferenz

der am La Plata-Verkehr beteiligten Dampferlinien beschloss eine allgemeine Erhöhung der ausgehenden Frachtraten nach dem La Plata um 20 pCt. Die Erhöhung tritt sofort in Kraft. Die gleiche Erhöhung tritt auf den Linien zwischen New-York und dem La Plata ein.

Einheitlicher Schulbesuch für Schifferkandidaten in grosser Fahrt.

Es wird uns geschrieben:

Die Erörterung dieser bedeutsamen Frage wurde vor einiger Zeit in dieser Zeitschrift in Angriff genommen, nachdem sich schon die nautische Fachkonferenz im Jahre 1899 mit der Sache beschäftigt hatte. Zweifellos gibt es hier manches Für und Wider. Es ist jedenfalls in mehr als einer Hinsicht kein wünschenswerter Zustand, dass die Dauer der Ausbildungszeiten für die Ablegung der Schifferprüfung sehr verschieden ist, je nachdem der Schifferschüler die eine oder andere Anstalt besucht hat. Wie überhaupt alle Unterrichtsanstalten haben natürlich auch im Allgemeinen die Navigationsschulen das Bestreben, möglichst viele Schüler auszubilden; denn die Wichtigkeit und Bedeutung einer Anstalt wird in der Regel nach dem Massstabe beurteilt, der bestimmt ist, durch die Anzahl der besuchenden Schüler und die Zahl der an der Anstalt wirkenden Lehrer. Wenn es aber zum Nachteil der kleineren Schulen die Menge der Auszubildenden und Ausgebildeten ist, welche einer Navigationsschule ein wünschenswertes Relief verleihen und andererseits die Offiziere der Handelsmarine durchweg derjenigen Schule den Vorzug geben, an der sie in kürzester Zeit zum Ziele, d. h. zum Schifferpatent gelangen, dann muss notwendig mit der Zeit unter den Navigationsschulen der deutschen Seeuferstaaten mehr und mehr ein Wettstreit (der nicht leicht von den Behörden in engen Grenzen zu halten sein dürfte) entstehen, der Art, die Ausbildungszeit auf der Schule immer kürzer und kürzer zu bemessen. Zweckmässig für die Güte und tiefere Einwirkung des Unterrichts dürfte eine solche Entwicklung, die ja schon begonnen hat, nicht genannt werden können.

In dem mit eingehender Sachkenntnis geschriebenen Aufsatz in Nr. 9 der »Hansa« über denselben Gegenstand ist schon auf den Umstand hingewiesen, dass man selbstredend den Schifferschülern keinen Vorwurf daraus machen kann, Unterrichtsanstalten zu bevorzugen, in denen die Vorbereitung zur Prüfung in kürzester Frist erfolgt. Der Aufstieg zum Kapitän währt ohnehin für eine grosse Anzahl von Seeleuten sowie so schon reichlich lange, als dass nicht jeder den berechtigten Wunsch haben und danach sein Tun einrichten sollte, möglichst rasch in den Besitz des Patents zu kommen. Der alte Breusing, der seine Pappenheimer so genau kannte und sich hohen Ansehens unter denselben erfreute, pflegte vor langen Jahren schon manchmal und nicht immer frei von Ironie zu sagen, wenn das Kapitel der gründlichen Unterweisung und das Zueigenmachen des Lehrstoffs in Rede stand: »Aber Sie machen sich natürlich nicht viel daraus, Ihnen ist die Hauptsache: Wenn ick man mie'n Schien in de Tasch hev«. Dass die Gründlichkeit des Unterrichts bei diesen Bestrebungen nicht ganz zu ihrem Recht kommen kann, dürfte schwerlich in Abrede zu stellen sei. Und dabei hat man sich noch die Tatsache zu vergegenwärtigen, dass im Allgemeinen derjenige, welcher in kürzester Zeit die Vorbereitung und Prüfung durchmacht, noch leicht eines besonderen Ansehens sich erfreut. Es ist unbestreitbar, einen guten Eindruck ruft es sehr leicht, wenn nicht stets, hervor, wenn von Jemandem bekannt wird, dass er nur vier oder acht Wochen gebraucht hat, um das Schifferexamen zu bestehen. Da denkt sich gleich jeder, namentlich derjenige, welcher mit den einschlägigen Verhältnissen weniger vertraut ist: Muss das ein tüchtiger, kenntnisreicher Mensch sein, der Herr hat zweifellos eine ausserordentlich leichte Auffassungsgabe. Dadurch werden andere wieder veranlasst, ebenfalls danach zu trachten, so günstige Chancen für die Prüfungablegung aufzusuchen, um in dasselbe Renommée zu gelangen. Kurz und gut, die Verhältnisse haben, mit verursacht (worauf schon wiederholt an dieser Stelle in früheren Aufsätzen hingewiesen ist) durch die Konkurenz der Privatschulen, eine starke Neigung, die Schulbesuchszeit in einer Weise einzukürzen, dass vielfach ernstliche Bedenken deswegen entstanden sind, weil angenommen wird, dass die Ziele des Unterrichts dadurch teilweise in Frage gestellt werden.

Um dieser Neigung und damit einer Verflachung des Unterrichts entgegenzutreten, ist der Vorschlag gemacht worden, es möge durch Verordnung des Bundesrat vorgeschrieben werden, dass der Schiffer-Kandidat mindestens drei Monate eine Navigationsschule zu besuchen hätte, wenn anders er zur Prüfung zugelassen werden wolle. Die Gegner solcher Neuerung sind dem Vorschlage entgegengetreten, indem sie geltend machten, der Staat würde die Grenzen seiner Zuständigkeit überschreiten, wenn er hier, wo es sich lediglich um den Schutz der öffentlichen Sicherheit handle, die durch den geforderten Nachweis bestimmter Kenntnisse gewährleistet sei, in der Weise regelnd, aber auch beengend eingriffe, dass er einen Mindestbesuch vorschriebe. Dieser Einwand ist nicht so ohne Weiteres von der Hand zu weisen, da es fraglich erscheinen muss, wie weit die Kompetenz des Staates in dieser Beziehung geht. So viel ist

jedenfalls richtig, dass im Allgemeinen der Staat, wenn keine schwerwiegenden Gründe vorliegen, keine sehr grosse Neigung hat, in alle möglichen Verhältnisse regelnd einzugreifen, da an sich schon wegen der komplizierten wirtschaftlichen und sozialen Verhältnisse der modernen Zeit das Gebiet der Gesetzgebung und Verordnung mit seiner Veränderlichkeit und seinem steten Wechsel über die Massen umfangreich und schier unübersehbar wird. Auch der Seemann weiss davon ein Lied zu singen.

Ohne Vorgang ist das Eingreifen staatlicher Regelung in dieser Hinsicht übrigens nicht. Es ist hier schon früher angeführt worden, dass auch der Arzt, bevor er zur Staatsprüfung zugelassen werde, eine bestimmte Dauer des Besuchs einer Universität nachzuweisen habe. Ganz besonders greift die staatliche Regelung auch in die Lernzeit der Rechtsanwälte ein, die ja als Juristen die Fähigkeit zur Bekleidung eines Richteramtes besitzen müssen. Gerade jetzt befasst sich die Gesetzgebung mit der Neuregelung der juristischen Prüfungen und des Studienganges; so soll nach drei Semestern das Zwischenzeugnis erteilt werden. Wohlverstanden: Die Materien werden geregelt im Wege der Gesetzgebung, nicht aber bloss auf dem Verordnungswege. Ob demzufolge eine Verordnung des Bundesrats angängig wäre, könnte auch noch zweifelhaft erscheinen. Es ist dies aber eine Frage, über welche die Organe des Staats, die Organe der Gesetzgebung entscheiden müssen, eine Materie, die in das Gebiet der Staatsrechtslehre fällt, über das wir uns kein Urteil zutrauen.

Indessen möchte es doch angebracht sein, auf einen wesentlichen Punkt des Unterschiedes hinzuweisen, einen Punkt, der es begreiflich erscheinen lassen könnte, wenn Jemand beim Lesen der angezogenen Worte uns die klassischen Worte zuriefe: Ja, Bauer, das ist etwas ganz anderes! Heutzutage, wo die Bauern überall im Bund der Landwirte eine so hervorragende Stellung einnehmen, kann man sich solchen Ausruf schon gefallen lassen. Das nur nebenbei. Wir meinen, von wesentlichem Gewicht sei, dass es sich bei den Aerzten, Juristen u. s. w. überhaupt bei den Männern des gelehrten Berufs um solche handelt, die dieselbe Vorbildung genossen haben, die auf demselben Bildungsstandpunkt stehen; denn sie haben sämtlich das Gymnasium absolviert; (jetzt werden ja auch die Abiturienten der Realgymnasien und der Oberrealschulen zugelassen werden).

Bei den Seefahrern aber walten hinsichtlich des in der Jugend genossenen Unterrichtes und des Bildungsbesitzes sehr grosse Unterschiede ob. Unterschiede, die unter den Schifferkandidaten auch deswegen nicht aufgehört haben, des öfteren augenscheinlich hervorzutreten, weil sie sämtlich den Seesteuermannskursus durchgemacht haben. Wie es unter den Maschinisten zweiter Klasse Männer gibt, deren Bildungsstufe ohne Weiteres zum Einjährig-Freiwilligen-Dienst berechtigt, so auch unter den Besuchern der Navigationsschulen, womit allerdings durchaus nicht gesagt werden soll, dass der Besuch und gar der längere Besuch einer höheren Schule in der Jugend in besonders hervorragender Weise für den Seedienst in der Kauffahrtei befähige. Nur das dürfte angeführt werden, dass, ganz abgesehen von den besonderen Veranlagungen, wegen des unterschiedlichen Bildungsstandpunkts die Bedingungen für die Aufnahme des Lernstoffes der Schifferklasse nicht die gleichen sind und nicht die gleichen sein können.

(Schluss folgt.)

Schall-Signale
bei Nebel, dickem Wetter, Schneefall oder heftigen Regengüssen.

Seiten-Schall-Signale.

Ein verbessernder Zusatz zu Art. 15 des internationalen Gesetzes.

(Bemerkungen zu Art. 16 über mässige Geschwindigkeit und Stoppen bei Nebel.)

Da die nautischen und Schiffer-Vereine meinen Vorschlag für Seitenschallsignale weiter verfolgen und verhandeln wollen, so möchte ich ihn hier nochmals vertreten und etwas weiter ausführen.

In No. 51, Jahrg. 1901, der »Hansa« ist der Vorschlag zuerst abgedruckt und später in englischer Sprache in einer speziellen Schrift zur Verbreitung gelangt.

Der Vorschlag lautete bekanntlich:

Ein Dampffahrzeug **darf** bei Annäherung an ein Nebel-Signal folgende Seiten-Schall-Signale machen:

lang — kurz } Ich höre dich an Backbord im roten Sektor.

lang — kurz — kurz } Ich höre dich an Steuerbord im grünen Sektor.

Der lange Ton ist als ein Ton von 6–8 Sekunden Dauer, der kurze Ton als ein solcher von ca. einer Sekunde und die Zwischenräume ebenfalls als solche von ca. 1 Sekunde gedacht.

Es sei hier vorweg noch ausdrücklich darauf aufmerksam gemacht, dass die Seiten-Schall-Signale nur gesetzlich erlaubt und nicht bei jedem Hören eines anderen Signals vorgeschrieben sein sollen.

Im Zweifel wird jeder bei dem gesetzlich vorgeschriebenen (einen langgezogenen) Ton bleiben müssen und wollen. Aber in den weitaus meisten Fällen, wo sich zwei Schiffe in dickem Wetter nähern, wo das gesetzlich erlaubte Seiten-Schall-

Signal von grossem Nutzen und Segen sein könnte, selbst wenn mehrere Schiffe sich in dickem Wetter in gefahrdrohender Weise nähern und abgestoppt haben, wird ein derartiges Signal notwendig sein. Denn wie hat sich der Gesetzgeber das »vorsichtig manövrieren, bis die Gefahr des Zusammenstossens vorüber ist« gedacht? Einer muss doch wieder anfangen, vorsichtig weiter zu fahren, und das wird der sein, der die anderen an BB. hört und ihnen seine Lage auch notwendig anzeigen müsste.

Die Notwendigkeit einer wiederholten Kennzeichnung der Lage einander sich nähernder Schiffe im Nebel ist von den Seeleuten schon sehr lange empfunden und auch durch die bestehenden internationalen Vorschriften anerkannt. Denn warum haben dieselben sonst den Segelschiffen die drei, von der Windrichtung abhängigen, verschiedenen Signale bewilligt, und zwar schon zu einer Zeit, als bei weitem noch nicht so viel Schiffe fuhren und die Kollisionsgefahr deshalb nicht so gross war? Die Dampfer haben aber derartige Signale ebenso nötig, denn das Auswandern des Tones allein genügt nicht als Anhaltspunkt.

Ferner liefert der neue zweite Absatz zu Artikel 16 einen schlagenden Beweis für die Notwendigkeit eines derartigen Signals, in dem er bekanntlich sagt, dass »ein Dampffahrzeug seine Maschine stoppen muss, wenn es das Nebelsignal eines Fahrzeuges, dessen Lage nicht auszumachen ist, anscheinend vorlicher als dwars hört.« Da diese vom Gesetzgeber gestellte Voraussetzung oder Vorbedingung nur bei Segelschiffen bis zu einem gewissen Grade eintrifft, bei Dampfern jedoch nicht, so beweist dieser Umstand auch hier deutlich, wie notwendig ein derartiges Signal für Dampfer ist.

Mit grosser Hoffnung haben alle Seeleute 1889 ihre Blicke auf die Washingtoner internationale Marine-Konferenz gerichtet, in der Erwartung, dass die Versammlung uns die Navigation im Nebel etwas erleichtern würde. Lautete doch der erste Hauptsatz des ersten Hauptteils: »Schiffssignale oder andere Mittel, um deutlich die Richtung anzugeben, in welcher Fahrzeuge sich in dickem Wetter bewegen.«

Nachdem die gelehrten und praktischen Herren Abgeordneten sich geschäftlich eingerichtet hatten, ist dieser Hauptteil als solcher garnicht zur Verhandlung gekommen, sondern nur in Verbindung mit dem zweiten Satz, betreffend »die internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstössen auf See.« Und zwar hat sich die Schall-Signal-Kommission damit beschäftigt, die zu der Überzeugung gelangte, dass aus Gründen der Unsicherheit und des falschen Sicherheitsgefühls kursanzeigende Nebelsignale nicht zu empfehlen seien. Das Plenum der Konferenz schloss sich leider jener Anregung an.

Im Anfang ihres Berichts sagt aber das Schall-Signal-Komitee auch, dass der eine langgezogene Ton für Dampfer nur eine sehr »incomplete information« ist, zum Anzeigen, dass sich ein Dampfer in der Nähe befindet.

Wenn sich auch damals unter verschiedenen Korporationen, an die Rundfragen erlassen waren, die Mehrzahl (ca. 13 zu 8) gegen obligatorische kursanzeigende Schall-Signale im Nebel ausgesprochen hat, so kann man doch sehr wohl nach den damaligen Verhandlungen glauben, dass eine heute angestellte Rundfrage behufs Annahme zweier fakultativer Seitenhörsignale, wie meine vorgeschlagenen, eine gute Majorität finden würde.

Die beiden Seiten-Hörsignale sind auch keine kursanzeigenden Signale. Sie zeigen nur bis zu einem gewissen Grade die gegenseitige Lage an, in ähnlicher Weise wie die drei Windsignale der Segelschiffe; und so könnten bei gutem Willen selbst die Herren der damaligen Konferenz meine Vorschläge annehmen. Umsomehr als sie dem praktischen Seemann zur Feststellung der Lage im Nebel so bitterwenig als Handhabe boten. Notwendiger als alle von der Konferenz trotzdem nachher vorgeschlagenen und teilweise angenommenen Schall-Signale im Nebel für Spezialzwecke, wären uns ein paar derartige erlaubte Lagesignale. Eine längere Reihe obligatorischer Kurssignale wird auch heute wohl noch von sehr wenigen Leuten gewünscht.

Hierbei sei gleich die neuerdings nach dem Inkrafttreten des neuen Signalbuches aufgetauchte Frage erwähnt: »Sind die in demselben enthaltenen Schall-Signale nach Morse gesetzlich erlaubt? — Sicher nicht, wer dieselben gebraucht, wird das auf eigene Verantwortung tun müssen«; denn alle jetzt gesetzlich vorgeschriebenen Schall-Signale kommen auch im Morse-System vor. — Notwendig sind die Seiten-Schall-Signale besonders um uns mit den langen Schiffen bei zeiten bei den so gefährlichen »Dwarsläufern« klarieren zu können. Bei den Längsläufern hat man ja schon mehr Zeit, um auf das Auswandern des Tones achten zu können. Immerhin würde uns auch bei diesen grosse Erleichterung gewährt, sobald wir möglich zu wissen, ob man es mit einem Mitgehenden oder Entgegenkommenden zu tun hat. Freilich der unzweckmässige zweite Absatz des Artikels 16 verpflichtet ja zum sofortigen Stoppen. Ab brüllt der Dampf und nachdem man schon nichts mehr gesehen hat, hört man auch nichts mehr. Und hat ausserdem sehr lange stillzuliegen, bis nur so viel Dampf entwickelt wird, dass bei gestoppter Maschine die Abblaseventile geschlossen werden können; denn ein Vorwärtsgehen bei abbrüllendem Dampf ist nicht zu verantworten. Es bleibt also nur übrig, rückwärts zu gehen, um den Dampf los zu werden, und wieder hören zu können. Als Folge schlägt das Schiff bald quer und man gibt dann dem anderen gute Gelegenheit in die Breitseite zu laufen. Es wäre wirklich allen zu wünschen, die den Abs. 2 des Art. 16 geschaffen haben, recht oft in einer solchen Lage als verantwortlicher Führer auf der Brücke zu stehen.

Dient der Sinn des Zwischensatzes »sofern die Umstände dies gestatten« als Entschuldigung, wenn wegen Dampfabblasens nicht gestoppt worden ist?! Gut, dann möchten wir das aber gerne richterlich bestätigt sehen.

Die Washingtoner Schall-Signal-Kommission sagt am Schlusse ihres Berichts: »Auf eine verhältnismässig wichtige Sache machen wir aufmerksam, nämlich, dass es sehr wünschenswert ist, die Dampfer mit Vorrichtungen zu versehen, um den Dampf so geräuschlos wie möglich abblasen zu können.«

Aber das sind und bleiben wohl ebenso sicher und ebenso lange fromme Wünsche, wie der ausgesprochene Wunsch nach einer Verstärkung der Nebelsignale, hauptsächlich solcher der Segler.

Neuerdings ist wiederholt davon gesprochen worden, dass die drei Klassen Nebel-Signal-Instrumente, nämlich Sirene, Dampfpfeife und Handnebelhorn wie folgt angewandt werden: die Sirene für feste Land- und Seestationen, als Feuertürme, Feuerschiffe usw.; die Dampfpfeife für Dampfschiffe; die mechanischen Handnebelhörner für Segelschiffe; die Glocke bleibt für ankernde Fahrzeuge und auch für andere feste Land- und Seepunkte.

Der erste verhältnismässig leichteste Vorsatz, für dessen Durchführung die See-Berufsgenossenschaft sich schon ausgesprochen hat, wäre, die Sirene von den noch damit versehenen Dampfern verschwinden zu lassen. Die zweite Arbeit ist schon schwieriger, nämlich die mit Dampfpfeifen versehenen Leuchttürme und -Schiffe generell mit Sirenen zu versehen. Es liegt aber auf der Hand, dass eine Einheitlichkeit sehr wünschenswert ist, um Verwechselungen zu vermeiden. Auch die sonst so praktischen Amerikaner haben vorzugsweise auf ihren festen Stationen 10–12 zöllige Dampfpfeifen im Gebrauch, die aber doch nach meiner eigenen Erfahrung leicht verhängnisvoll mit den Pfeifen der Dampfer verwechselt werden können. Da überall die Auswechselung der Dampfpfeifen in kostspielige Sirenen kaum Platz greifen wird, müssen wir uns

an weniger wichtigen Punkten wohl noch mit Handhörnern-, Trompeten und Glocken zufrieden geben. Hauptpunkte, wie z. B. East Godwin-Feuerschiff sollten allerdings mit einer kräftigen Sirene versehen sein.

Ferner wird nachdrücklich für eine Verstärkung der Nebel-Signale für Segelschiffe eingetreten; und mit Berechtigung. Ich würde vorschlagen, dass das gestattete Knallsignal im Art. 12 für Segelschiffe bei gefahrdrohender Annäherung im Nebel obligatorisch gemacht werde. Um Verwechselungen mit Notsignalen zu verhüten, muss in der Dauer der Zwischenpausen eine Änderung vorgenommen werden. —

Der nautische Verein zu Hamburg hat Fragebogen ausgeschickt, um u. a. zu erfahren:

1) Auf wieviel Strich genau bei ruhigem Nebelwetter man die Richtung eines Tones richtig schätzen kann. — Nach meiner Meinung: Auf ungefähr zwei Strich, mitunter wohl noch auf weniger;

2) Auf wieviel Strich genau bei frischer, starker Brise oder stürmischen Wind? — Da wird die Antwort wohl sein: dass dann grösstenteils die Schallsignale den Dienst versagen.

Da es nun bei Nebel doch meistens flau und still ist, so darf doch wegen der Beantwortung der zweiten Frage nicht die Hilfe versagt werden, die die erste zusammen mit den Seitensignalen gewährt.

Weiter ist in Betracht zu ziehen, ob nicht die Segelschiffe mit Dampfer-Nebelsignalen (also für gewöhnlich und im Zweifel mit einem langen Ton, und bei Annäherung an ein anderes Nebelsignal mit den Seiten-Schall-Signalen) besser fahren würden, als mit den jetzigen Windsignalen. Schon nach Ansicht der Washingtoner Konferenz, also vor ca. 13 Jahren, hatten sich die mechanischen Nebelhörner der Segelschiffe soweit verbessert, dass mit ihnen ein langer Ton gemacht werden konnte, und der, weil er deutlicher wahrnehmbar ist, dem jetzigen kurzen Ton vorzuziehen sei. Ferner würde als Hauptgrund für den langen Ton anzuführen sein, dass bei Annäherung an einem Dampfer von dem zum Ausweichen verpflichteten Führer desselben die kostbaren Sekunden gespart werden, die damit verloren gehen, die Lage des Seglers erst nach dem häufig zweifelhaften Winde auszukalkulieren. Auch das Segelschiff selber würde, wenn die Seitensignale nicht stimmen, schneller Manöver machen, um eine Kollision zu vermeiden, wozu es jetzt ja auch verpflichtet ist. Liegt das Segelschiff aber still, dann müsste es eben auch die zwei langen Töne geben; ein gutes, praktisches Signal, wofür wir der Konferenz dankbar sind. Es ermöglicht den Dampfern, in belebten offenen Seestrassen nicht zu ankern und sich auf die gegen die Dampfpfeife doch recht minderwertige Glocke verlassen zu müssen.

Auch für die Schleppzüge ist es wohl praktischer, ihre Seiten bei Annäherung an ein anderes Signal anzuzeigen als ihre Gattung.

Die Washingtoner Schall-Kommission sagt ferner in ihrem Bericht, dass, da die Segelschiffe drei Windsignale haben, es für die Dampfer fundamentaler System-Veränderungen bedürfe, um den Kurs anzuzeigen.

Ist es nicht richtiger, damit bei beiden Gattungen zusammen anzufangen, da doch häufiger im Nebel die erste Voraussetzung bei den Segelschiffsignalen, nämlich der Wind, fehlt? —

So unterbreite ich hiermit mein für alle Schiffsgattungen gleich leicht anwendbares System, in der Hoffnung, dass es als das einfachste und praktischste befunden werde.

In Zusammenhang mit den Nebelsignalen noch einige Bemerkungen über den Artikel 16:

Es hat sich wohl keine höhere fähigere internationale Versammlung mit der schwierigen Sache beschäftigt als die Washingtoner Konferenz von 1889, die aus den tüchtigsten Rechtsgelehrten und Fachleuten aller Nationen bestand. Die über diesen Artikel geführten Verhandlungen sind auch bei weitem die interessantesten von allen dort stattgefundenen.

Das Ergebnis derselben hat freilich den Erwartungen der Seeleute nicht ganz entsprochen. Die Herren waren ziemlich einstimmig der Meinung, dass mässige Geschwindigkeit ein unbestimmter Begriff sei. Einzelne führten sogar aus, dass in der Dehnbarkeit desselben seine Stärke liege. Dann wurde als das Buch der Bücher der »Marsden« erwähnt und derselbe sowie die Sprüche der obersten englischen und amerikanischen Gerichtshöfe für massgebend gehalten. Aber auch dies umgekehrte Verfahren ist dann nicht zum Ausdruck gelangt, was entschieden hätte geschehen müssen, wenn weiter darnach Recht gesprochen werden soll, wie es den Anschein hat, denn dem Seemann liegt nur das Gesetz vor, die frühere Judikatur, soll ihn doch nicht in seiner Handlungsweise beeinflussen.

Erstens wurde aus dem »Marsden« zitiert, dass mässige Geschwindigkeit ein relativer Begriff sei. Das stimmt, und vielleicht Nichts passt so gut hinein in den Artikel 16 wie das Wort »relativ« vor dem Begriff »mässiger Geschwindigkeit«. Es wären dann nicht nur die Pflicht und Schuldigkeit des Schiffsführers alle Umstände gehörig in Betracht zu ziehen und danach zu handele, sondern auch die des Herrn Richters. Wir Seeleute sind unter der heutigen Rechtsprechung hiervon nicht so recht überzeugt. Beispielsweise sind folgende Geschwindigkeiten im Nebel schon als »unmässig« befunden worden:

200 Meilen Ost von Sandy Hook	= 7	Knoten
10 » » Usbant	= 3½—4	»
Strasse von Gibraltar	= 4—5	»
mit einem Gegenstrom von	= 2½	»
In der Ostsee 25 Meilen von Gothland .	= 4—5	»
In der Themse	= 3—4	»
Auf der Clyde	= 5	»

Freilich sind die Richter auch nicht überzeugt, dass die Seeleute immer alle Umstände gehörig in Betracht ziehen und darnach handeln. Das liegt aber wohl viel mit an der Verschiedenheit des Standpunktes, wie er am grünen Tisch und wie er auf der Brücke im Nebel vertreten wird.

Ein weiterer Grundsatz aus »Marsden« (der, wie es scheint, in Kraft bleiben soll), ist der, dass ein Schiff in dickem Wetter nie schneller fahren darf, als dass es einem anderen in Sicht kommenden ausweichen kann. Wenn nach diesem Grundsatz weiter Recht gesprochen werden soll, dann muss das auch im Gesetz ausgesprochen werden, selbst wenn der Seemann nicht immer darnach handeln kann. Die Annahme, dass alle Seeleute diesen Grundsatz kennen, ist falsch. Ob derselbe richtig und zeitgemäss ist, muss im Hinblick darauf bezweifelt werden, dass dem Hilfsmittel der Dampfpfeife und den Anforderungen des Verkehrs gar keine Rechnung getragen ist.

Für die nächste Gesetzesrevision folgender Vorschlag für den Wortlaut des Art. 16:

»Jedes Fahrzeug muss bei dickem Wetter mit relativ mässiger Geschwindigkeit fahren (sodass es bei dem Insichtkommen eines anderen Fahrzeuges auszuweichen vermag), auch wenn nötig und möglich stoppen.«

Bleiben die Gerichtshöfe bei dem oben angeführten Grundsatz, so muss der Klammerinhalt stehen bleiben.

Die jetzige Fassung »bei Nebel, dickem Wetter, Schneefall oder heftigen Regengüssen« kann wegfallen. Was dickes Wetter ist, weiss jeder und durch welche atmosphärische Erscheinungen die Unsichtigkeit der Luft erzeugt wird, kommt für die Befolgung dieses Gesetzesparagraphen nicht in Betracht.

Weiter kann der im bestehenden Gesetz angewandte Zwischensatz, »unter sorgfältiger Berücksichtigung der obwaltenden Umstände und Bedingungen« fortfallen. Das Wort

»relativ« hat denselben Sinn. Ausserdem sagt der Art. 27 dasselbe; der Satz ist also überflüssig.

Ebenso müsste der ganze zweite Absatz des Art. 16 gestrichen werden. Denn immer zu stoppen, wenn man eine Dampfpfeife vorlicher als dwars hört, ist nicht nur unnötig, sondern geradezu verkehrt. Ob und wann das beregte Manöver zu geschehen hat, muss beim Wahrnehmen eines Nebelsignals dem Schiffsführer überlassen bleiben. Glaubt der Führer nach Richtung, Stärke und Beschaffenheit des Tones, dass er durch Stoppen sein Schiff in grössere Gefahr bringt, so wird er sofort vom Ton abdrehen und volle Kraft vorwärts gehen; so viel es bei mässiger Geschwindigkeit der reduzierte Dampf erlaubt.

Das zuletzt erwähnte Manöver kommt häufiger vor, um Kollisionen zu vermeiden und zu verringern, und ist wohl bei all den in Betracht zu ziehenden, etwas unsicheren Faktoren, dem obligatorischen Stoppen oftmals vorzuziehen. Dem Führer verbleiben dann wenigstens die Hilfsmittel der Fahrt, des Steuerns und vor allem des Hörens, während er bei längerem Stoppen und Dampfabblasen sehr bald verraten und verkauft ist.

Der Schlusssatz des Absatzes »und dann vorsichtig manövrieren bis die Gefahr des Zusammenstossens vorüber ist«, ist ein überflüssiger Ratschlag. Schon die Idee, nachdem das Schiff im Nebel gestoppt ist, nicht vorsichtig zu manövrieren, ist absurd. Es ist ja auch unter allen Umständen vorsichtig zu manövrieren.

Mit obigen Ausführungen soll nun durchaus keinem leichtsinnigen Fahren im Nebel das Wort geredet sein, wie ja auch die vorgeschlagene Fassung des Art. 16 beweist.

Warum die Washingtoner Konferenz das Stoppen wenn »nötig und möglich« nicht mit in den Artikel hineingenommen hat, obgleich der Vorschlag gemacht wurde, ist nicht verständlich. Es ist doch häufiger im Nebel nötig und nicht allein das Stoppen, sondern auch das Rückwärtsgehen. Beurteilen kann auch das nur der Führer von Fall zu Fall. So bleibt noch der Wunsch, dem Kapitän seine Verantwortung im Nebel nicht mehr wie nötig, durch ungewisse, überflüssige Gesetzesbemerkungen zu erschweren. Möglichst kurze, klare, praktisch ausführbare Vorschriften sind nötig, um sich in allen Lagen helfen zu können.

H. Leithäuser.

Auf See, August 1902.

Seeamtsverhandlungen.

Seeamt zu Hamburg.

Untergang des deutschen Schleppkahns »Willy Kiehn«, Schiffer Glühmann. Der Kahn war im Tau des Dampfers »Carl Kiehn« auf der Reise von Schwarzenhütten nach Lemvig, als am 13. d. M. während stürmischen Wetters die Schlepptrossen brachen und der Kahn unweit Hornsriff sank. Die Besatzung wurde gerettet.

Der Schleppzug war am 11. September von Schwarzenhütten abgegangen. Die Ladung des Leichters bestand aus Zement. Um 11 Uhr abends wurde Cuxhaven bei WNW-Wind und ruhiger See passiert. Nach Passieren des ersten Elbefeuerschiffs wurde die See unruhig, sodass der Leichter etwas stampfte. Am 12. September holte der Wind nördlich und wurde stärker. Der Schlepper musste die Fahrt vermindern, da der Leichter beständig mit Wasser überspült wurde. Wind und See nahmen immer mehr zu, sodass man sich nur schwer an Deck des Leichters halten konnte. Gegen 9 Uhr morgens brach die Schlepptrosse. Der »Willy Kiehn« trieb dwars weg und es war zunächst unmöglich wieder eine Verbindung mit dem Schlepper herzustellen, auch konnte man keine Segel setzen. Gegen 3 Uhr nachmittags gelang es wieder eine Trosse von dem Schlepper zu erhalten. Das Ruder des Leichters war unbrauchbar geworden und konnte nicht wieder in Stand gesetzt werden. Ruder- und Kompasshaus war fortgerissen ued es war unmöglich, die Luken dicht zu halten, der Leichter wurde beständig von Sturzseen überflutet. Mit Dunkelwerden verliess die Besatzung den Leichter, der bereits sehr tief im Wasser lag, und wurde von dem Schlepper aufgenommen. Am nächsten Abend um 6 Uhr ging »Willy Kiehn« unter.

Aus der Zeugenaussage des Kahnführers heben wir hervor: Schon bei Cuxhaven hatten wir unsere 8 zölligo Manila-Schlepptrosse, die bis dahin kurz gehalten worden war, etwa um 40 Faden verlängert, sodass die ganze Länge etwa 75 Faden betrug. Der »Willy Kiehn« hatte 2 Masten und besass Gaffelsegel, sowie eine Fock. Die nach dem Bruche der Manila-Trosse ausgebrachte Stahltrosse ist nicht gebrochen, sondern losgeworfen worden, als die Besatzung den Leichter verliess. Diese Trosse, auf die wir eine Kette geschäkelt hatten, war etwa 4" stark.

Der Reichskommissar kam zu dem Schluss, dass der Untergang auf das schlechte Wetter, das Wegschlagen der Lukenkeile sowie auf das Einschlagen der Luken selbst zurückzuführen ist. Die seemännische Handhabung, den Leichter vor dem Untergange zu bewahren, sei sowohl von dem Leichter- wie von dem Schlepperführer mit Überlegung ausgeführt und könne nicht bemängelt werden. Das Verlassen des Leichters müsse unter den obwaltenden Umständen als richtig anerkannt werden und es sei dem Führer des Leichters für den Unfall ein Vorwurf nicht zu machen.«

Der Spruch des Seeamts lautet: »Der Untergang des Leichters »Willy Kiehn« in der Nordsee am 14. September 1902 ist durch Einschlagen der Luken infolge des besonders schweren Wetters verursacht. Das Verlassen des Leichters seitens der Besatzung war bei der drohenden Lebensgefahr gerechtfertigt. Weder die Leitung des Leichters noch die Leitung des Schleppers trifft irgend ein Verschulden.«

* * *

Zum Untergang des Leichters „Willy Kiehn" bei Horns-Riff-Feuerschiff.

Hierzu erhalten wir die folgenden beachtenswerten Äusserungen:

Diese Seeamtsverhandlung ruft zwei Fragen hervor: 1) Weshalb brachen denn die Schlepptrossen? und 2) War der Leichter »Willy Kiehn« überall fähig, einen starken Sturm in der Nordsee zu bestehen?

Wenn wir uns die erste Frage näher betrachten, so geht aus dem Bericht des Schiffers Glühmann hervor, dass mit einer achtzölligen Manilatrosse geschleppt wurde und diese ca. 75 Faden lang war. Weshalb wurden nun grade 75 Faden Trosse gebraucht? In erster Linie gewährleistet die Stärke und Güte der Schlepptrosse ein sicheres Schleppen; aber nicht minder kommt es auf die passende Länge an. Und hierauf sollten unsere Schleppschiffer hauptsächlich ihr Augenmerk richten. Gewiss ist Manila oder Hanf das beste Material zum Schleppen. Da aber auch die Schleppschiffahrt heutzutage sehr sparsam sein muss, hat man sich zu helfen versucht und verwendet kombiniert Manila und Stahltrosse zusammen geschäkelt, die Manilatrosse auf dem Schlepper als sog. Vorläufer nehmend, um die notwendige Elastizität herzustellen, und die Stahltrosse gewöhnlich auf die Ankerkette des zu schleppenden Fahrzeuges schäkelnd. Diese Methode hat sich bewährt und ist allgemein im Gebrauch. Man hat es so in der Hand, von der Ankerkette beliebig nachzustecken, um einmal die gesamte Schlepptrossen-Länge zu vergrössern, dann aber auch durch die zunehmende Schwere der Ankerkette die Elastizität der ganzen Schleppvorrichtung zu erhöhen.

Nun aber kommt die Hauptfrage, wie lang soll man nun eine solche Schleppvorrichtung nehmen? Ja, das lässt sich nun

nicht in Metern oder Faden angeben, das hängt lediglich von der Länge der laufenden Wellen ab und muss von Fall zu Fall praktisch gehandhabt werden. Hier muss man im Auge behalten, dass die Trosse so lang sein muss, dass es beiden Schiffen möglich wird, gleichzeitig aufsteigend und gleichzeitig herabfahrend über die hohen Wellenberge hinweg zu kommen. Ist dies nicht der Fall, sondern jagt der Schlepper schon von einer hohen See bergab, während das geschleppte Fahrzeug noch einen ebenso hohen Wellenberg bewältigen, also gewissermassen steigen soll, so wird schliesslich auch das beste Schleppgeschirr brechen müssen. Denn dazu sind beide Körper zu schwer und die Belastung des Schleppgeschirres wird in einem solchen Moment eine ungeheure. Also Wellenlänge + halbe Schleppbootlänge + halbe Länge des geschleppten Fahrzeuges würde das richtige Mass einer Schlepptrosse sein. Bei der kurz laufenden See in der Nordsee würde eine Wellenlänge nicht genügen und man fährt sicherer, wenn man zwei Wellenlängen nimmt.

Zur zweiten Frage ist kurz zu erwähnen, dass es noch möglich war, mit einem »Leichter-Boot« den »Willy Kiehn« zu verlassen und dass der W. K. bei derselben Gelegenheit total demoliert wurde, sodass die Leute schleunigst von Bord flüchten mussten. Ich gebe zu, dass ein schwer beladener Leichter in schwerer See dwars liegend, kein angenehmer Aufenthaltsort ist. Denke aber doch, dass das Ruderhaus sich so fest auf Deck bauen lässt, dass es nicht bei jedem schwerem Wetter glatt über Bord fliegen muss, mit oder ohne Rudersmann. Ebenfalls sollten die Luken, die ja in der Regel sehr gross bemessen sind, auch genügend stark konstruiert sein, um ein Einschlagen durch die See zur Unmöglichkeit zu machen. Dann auch betrachte man sich mal so einen Seeleichter, sehe sich die niedrige Reeling an und denke dann an schwere dwarslaufende See!

F. Sp.

Die Witterungsverhältnisse auf dem Nordatlantischen Ozean im Oktober 1902.

Von Dr. E. Herrmann.

Die Frage, ob es überhaupt möglich ist, die Witterungsverhältnisse auf längere Zeit im Voraus zu bestimmen, wird von den Fachmännern ganz verschieden beantwortet, je nach der Auffassung über die Grundursache der veränderlichen Luftdruckverteilung, welche, wie bekannt, die Grundlage aller sachgemässen Wetterprognosen bildet und für immer bilden wird. Es stehen sich in dieser Hinsicht zwei Ansichten gegenüber: nach der einen sind es in erster Linie die Temperatur- und Feuchtigkeitsverhältnisse auch innerhalb der fortschreitenden Einzelerscheinungen, wie Depressionen und Hochdruckgebiete, welche diese Erscheinungen erzeugen und eine Zeit lang erhalten; nach der andern Ansicht werden die wandelnden Erscheinungen auf allgemeine Ursachen, sei es allgemein terrestrischer, sei es kosmischer Natur zurückgeführt. Die erstere Ansicht bietet wenigstens zur Zeit wenig Aussicht für eine Wettervorhersage auf längere Zeit voraus, da es recht schwierig sein dürfte, aus den unter diesen Gesichtspunkten recht verwickelt erscheinenden Verhältnissen Beziehungen zwischen den Erscheinungen, welche in längerer Zeit aufeinanderfolgen, herauszufinden. Die zweite Ansicht führt dagegen in natürlicher Schlussfolge zu Perioden in den Witterungsverhältnissen, deren Feststellung dann ohne weiteres eine weitreichende Wettervorhersage ergibt.

Wie Falb, Prof. Möller-Braunschweig, Demtschinsky-Petersburg u. A. teilt auch der Verfasser seit etwa acht Jahren die zweite Ansicht. Den dabei verfolgten Gedankengang des Verfassers hier eingehender darzulegen, würde zu weit führen; es muss daher auf einen früheren Aufsatz »Neue Gesichtspunkte der Wetterprognose«, Globus 1896, LXX., S. 197 hingewiesen werden. Im weiteren, recht mühevollen und viel Zeit beanspruchenden Verfolg dieser Gedanken ist es dem Verfasser gelungen die Grundlagen zu finden, nach denen der allgemeine Verlauf der Witterungsverhältnisse für längere Zeit voraus festgestellt werden kann. Nebenbei sei hier bemerkt, dass der Verfasser dabei immer wieder auf mit Mondperioden zusammenfallende Perioden der Luftdruckverteilung stiess und zwar gewissermassen wider Willen, da bei seinen Untersuchungen keinerlei bestimmte Periode von vornherein angenommen wurde.

Die praktische Verwertung der Ergebnisse dieser Forschung ist von dem Verfasser bereits mehrfach ausgeführt worden, so zu Monatsprognosen für Deutschland, so auch zur Berechnung der Luftdruckverteilung über den Vereinigten Staaten Nordamerikas für die Zeit der Reise S. K. Hoheit des Prinzen Heinrich von Preussen im Februar und März d. J. Im nachfolgenden finden diese Ergebnisse zum erstenmal auf den Verlauf der Witterung über dem Nordatlantischen Ozean im Oktober d. J. Anwendung.

1. bis 3. Oktober. Der Luftdruck ist annähernd streifenförmig über den Nordatlantischen Ozean verteilt. Ein Hochdruckgebiet erstreckt sich südlich von 45° N.-Br. quer über den Ozean. Tiefere Depresssionen befinden sich über dem Gebiet des St. Lorenzstromes und Umgebung, sowie westlich von Irland, daher wehen in den mittleren Breiten zeit- und stellenweise starke westliche Winde, je nach Lage und Kurs des Schiffes zum Luftdruckminimum, ausschiessend oder zurückdrehend. Der Einfluss der östlichen Depression erstreckt sich nach Süden bis zur Biscaya-See, dort zeitweise starke südliche, dann rechtsdrehende Winde hervorrufend.

4. bis 7. Oktober. Ueber dem östlichen Teile des Ozeans dehnt sich das Hochdruckgebiet weiter nach Norden aus, daher gehen in den östlichsten Meeresgebieten die Winde nach NW um. Ueber dem westlichen Nordatlantischen Ozean breitet die Depression sich nach dem Süden aus. Ueber den nördlichen Teile des Golfstromes nahe der nordamerikanischen Küste treten Luftdruckminima auf, die daselbst wirbelartige Stürme erregen. Im mittleren Teil des Ozeans weht vorherrschend SW-Wind.

8. bis 10. Oktober. Ueber Kanada und den nördlichen der Ver. Staaten entwickelt sich ein Hochdruckgebiet, das mit dem hohen Luftdruck über dem östlichen Nordatlantischen Ozean zu einem quer über den Ozean streichenden Hochdruckstreifen sich verbindet, daher wehen über dem Golfstrom und den Meeresgebieten westlich von Südwesteuropa zum teil sehr lebhafte östliche Winde.

11. bis 13. Oktober. Der Hochdruckstreifen weicht nach Süden zurück; über dem Golfstrom bildet sich eine Depression mit Luftdruckminima. Daher werden die Winde über dem mittleren und östlichen Teil des Ozeans nördlich von der Breite der Azoren wieder westlich, über dem Golfstrom umlaufend und zeitweise stürmisch.

14. bis 16. Oktober. Vom Golfstrom aus durchschreiten Luftwirbel auch die mittleren Breiten des mittleren und östlichen Nordatlantischen Ozeans, dort umlaufende und stürmische Winde hervorrufend; bis zum 15. bestehen auch noch die Luftwirbel über dem Golfstrom.

17. bis 19. Oktober. Die Wirbel über dem Golfstrom verlieren sich und das Hochdruckgebiet breitet sich über dem westlichen Teile des Ozeans weiter nach Norden aus; über der östlichen Hälfte des Ozeans erhält sich in hohen und mittleren Breiten die Depression und erstreckt sich zeitweise bis in die Gegend der Azoren. Daher wehen über dem östlichen Ozean starke, auch zeitweise stürmische südwestliche, über dem westlichen Meeresgebiete nordwestliche und in östlich übergehende Winde.

20. bis 21. Oktober. Die Depression über dem östlichen Ozean weicht nordostwärts zurück, hinterlässt jedoch in dem Gebiete zwischen den Azoren und Südwesteuropa noch kleinere Wirbel, die den Passat stören. Ueber dem Golfstrom tritt wieder eine Depression mit wenig umfangreichen aber zeitweise intensiven Wirbeln auf.

22. bis 23. Oktober. Ueber den nordöstlichen der Vereinigten Staaten und dem St. Lorenzgolf erscheint ein Hochdruckgebiet und verbindet sich mit dem hohen Druck über dem mittleren und östlichen Nordatlantischen Ozean zu einem Hochdruckgebiet, das in verhältnismässig höheren Breiten den Ozean quer durchschneidet. Daher wehen sowohl über dem Golfstrom, als auch nordöstlich von den Azoren bis über den 45. Breitengrad hinausreichende nordöstliche Winde.

24. bis 25. Oktober. Während über dem westlichen Ozean die Verhältnisse sich nicht wesentlich ändern, entwickelt sich über den mittleren Breiten des östlichen Ozeans bis gegen die Azoren hin eine Depression, die auf dem Meere westlich von ihr starke nördliche, zwischen den Azoren und Südwesteuropa aber vielfach umlaufende Winde hervorruft.

26. bis 29. Oktober. Diese Depression wird auf immer kleinere Gebiete der an Südwesteuropa angrenzenden Meeresteile zurückgedrängt; der hohe Luftdruck über dem westlichen Teile des Ozeans verlagert sich auch südwärts und es stellt sich wieder eine streifenartige Luftdruckverteilung her mit niedrigem Luftdruck über den höheren, hohem Druck über den mittleren und niedrigeren Breiten. Ueber dem Golfstrom breiten sich daher die westlichen Winde weiter nach Süden aus. Da der tiefste Luftdruck der höheren Breiten südlich von Island sich befindet, so nehmen über dem mittleren und östlichen Teile des Ozeans auch in den mittleren Breiten die westlichen Winde grössere Stärke an.

30. bis 31. Oktober. Ueber der östlichen Hälfte des Ozeans dehnt sich die Depression weiter nach Süden aus, die westlichen Winde verbreiten sich daher bis gegen die Azoren hin und nehmen je nach der Lage des Schiffsortes zur Mitte der Depression, also gegen Europa hin ausgeprägter, südwestliche, gegen den westlichen Teil des Ozeans hin nordwestliche Richtung an.

Für die Entwickelung von Orkanen über den westindischen Gewässern und dem südlichen Teile des Golfstromes ist die Wetterlage vom 5. bis 12. Oktober besonders günstig. Es verbleibt noch zu bemerken, dass das Material für die obigen Darlegungen den täglichen synoptischen Wetterkarten für den Nordatlantischen Ozean und die anliegenden Teile der Kontinente, welche mit dem Jahre 1880 beginnend von dem Dänischen meteorologischen Institut und der Deutschen Seewarte herausgegeben werden, ferner den das gleiche Gebiet behandelnden älteren synoptischen Karten des Kapt. Hoffmeyer und den früher von dem Wetter-Bureau der Ver. Staaten veröffentlichten synoptischen Circumpolarkarten entnommen ist.

Schiffbau.

Bauaufträge.

Die Firma Menzell & Co. in Hamburg hat für die von ihr geleitete Hanseatische Dampfer-Kompagnie bei der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft **einen** 3550 t Schwergut grossen **Frachtdampfer** in Auftrag gegeben, wodurch sich die Flotte der Hanseatischen Dampfer-Ko. auf 12 Seedampfer erhöhen wird. Das Schiff, das von bestem deutschem Siemens-Martin-Stahl und unter spezieller Aufsicht des Germanischen Lloyd erbaut wird, hat folgende Abmessungen: 302 × 41 × 21' 3". Der Dampfer erhält die höchste Klasse ✠ $\frac{A}{1}$ L des Germanischen Lloyd und ist sowohl für transatlantische Fahrt wie auch für Nord- und Ostseereisen geeignet, ferner wird das Schiff für Holzfrachten eingerichtet. Die dreifache Expansionsmaschine hat Zylinder von 53,90 und 1,40 cm. Durchmesser bei 90 cm Hub. Der Dampfkessel erhält einen Arbeitsdruck von 12 Atm. und eine Heizfläche von 311 qm; ausserdem erhält das Boot einen starken Hilfskessel. Die Maschine soll bis zu etwa 1000 Pferdekräfte leisten und dem Schiffe eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 9—10 Knoten geben.

* * *

Die Hamburger Kohlen-Import-Firma H. W. Heidmann hat für ihren Ewerführerbetrieb den Bau einer grösseren **Anzahl von Schuten** mit den Schiffsbauern Gebr. van Diepen in Waterhuizen abgeschlossen, nachdem zur Probe gelieferte Fahrzeuge zur vollen Befriedigung der Käufer ausgefallen sind.

* * *

Stapelläufe.

Auf der Werft S. Marco Stabilimento Tecnico Triestino fand am 17. September der Stapellauf des für Rechnung des Österreichischen Lloyd erbauten Dampfers **›Salzburg‹** statt. Die Dimensionen des Schiffes sind: 324' × 42' 9" × 25' 6", Tragfähigkeit 3500 t. Der Dampfer hat 40 Plätze erster Klasse mit Speisesaal und Rauchsaal auf dem Oberdeck; im Hinterende des Schiffes sind 17 Plätze zweiter Klasse mit eigenem Salon. Der Dampfer wurde für die erste Klasse des Österreichisch-ungarisch Veritas und des Englischen Lloyd gebaut. Er wird mit einer vom Stabilimento Tecnico Triestino gelieferten Triple-Expansionsmaschine von 2500 Pferdekräften ausgestattet, die ihm eine Schnelligkeit von ca. 12 Knoten verleihen wird. Der Dampfer, der bis Ende des Jahres fertiggestellt sein wird, ist für den Levantedienst bestimmt.

* * *

Am 20. September lief auf der Schiffswerft von Henry Koch in Lübeck der für Herrn Arnold Otto Meyer in Hamburg neuerbaute Dampfer **›Borneo‹** glücklich vom Stapel. Seine Abmessungen sind: 295' × 39' × 22' 9", Tragfähigkeit bei einem Tiefgang von 20' engl. ca. 3250 t. Der Dampfer ›Borneo‹ wird mit einer Dreifach-Expansionsmaschine von 1150 HP. ausgestattet, die demselben im beladenen Zustande eine Geschwindigkeit von 10½ Knoten in der Stunde geben wird.

* * *

Probefahrten.

Der auf der Neptunwerft, Rostock, für die Aktiengesellschaft Horn in Lübeck erbaute Stahlfrachtdampfer **›Eriphia‹**, Kapt. Barfeldt, machte am 20. September seine Probefahrt, die bis nach Gjedser-Feuerschiff ausgedehnt wurde und befriedigend verlief.

* * *

Der auf der Werft von Nüscke & Co., Stettin, für die Firma Rud. Christ. Gribel, Stettin, erbaute Dampfer **Kriemhild** machte am 21. September seine Probefahrt, die zur vollsten Zufriedenheit ausfiel. Das Schiff erzielte eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 10¾ Knoten.

Vermischtes.

Die **Dampfschiffs-Reederei von 1889**, Hamburg, hat ihren **Geschäftsbericht** für 1901/02 veröffentlicht und eine **Dividende von 7 pCt.** in Vorschlag gebracht. Die letztjährige Dividende betrug 9 pCt. Das Aktienkapital beträgt 2 000 000 Mk., der Betriebsgewinn 452 960 Mk. (427 342), Abschreibungen und Ueberweisungen 253 181 Mk., Reingewinn Mk. 181 125 (234 996), Dividende 140 000 Mk. Die sieben Dampfer der Reederei stehen mit 2 440 000 Mk. zu Buch. Dem Bericht entnehmen wir ferner: ›Schon in unserem vorigen Jahresberichte legten wir die Gründe dar, welche zu einer Verschlechterung des Frachtenmarktes geführt hatten. Die ungünstige Situation wurde noch verschärft, als Nordamerika eine sehr schlechte Ernte zu verzeichnen hatte und der Export seiner bedeutendsten Produkte eine ausserordentliche Einschränkung erlitt. Dadurch wurde

noch weitere Schiffsräumte frei, welche auf die übrigen Märkte drückte und ganz aussergewöhnlich niedrige Raten während der gesamten letzten 12 Monate zeitigte. Die Abrechnung lässt erfreulicherweise die geschilderte Depression nicht in die Erscheinung treten, denn unsere Brutto-Einnahmen decken sich vollständig mit der Höhe derjenigen des Vorjahres; wir konnten einen Teil unserer Schiffe in Zeitcharter beschäftigen, wenn auch allerdings zu bedeutend niedrigeren Raten als früher, und konnten ferner unseren D. »Gutrune« mit einem guten Nutzen gegenüber dem Buchwerte verkaufen. Allerdings wurden von unseren ursprünglichen Abschlüssen für Zeitcharter, die teilweise bis in den Anfang dieses Jahres hineinreichten, nur die wenigsten aufrecht erhalten, indem die Charterer ein Opfer der Zeitverhältnisse geworden waren.

Die hamburgische Bürgerschaft hat zu dem Senats-Antrage betr. **Beseitigung von Schiffahrtshindernissen auf der Unterelbe** (veröffentlicht S. 345) in folgender Weise nach den »H. N.« Stellung genommen. Der Antrag lautet bekanntlich:

Die Bürgerschaft wird ersucht, es mitzugenehmigen:

1) dass als »Erlös aus beseitigten Schiffahrtshindernissen auf der Unterelbe« in Art. 38 als Rubr. 53 und für »Beseitigung von Schiffahrtshindernissen auf der Unterelbe« in Art. 1 als Rubr. 60 je ein Betrag von Mk. 200000 in das diesjährige Staatsbudget nachträglich eingestellt werde:
2) dass die vom Staate zu übernehmenden Beseitigungen von Schiffahrtshindernissen auf der Unterelbe für einen Zeitraum von zehn Jahren im Wege der öffentlichen Ausschreibung an einen Unternehmer vergeben werden.

Hierzu wird von 17 Herren beantragt: Ueberweisung des Senatsantrages an einen Ausschuss von 9 Personen.

Wilkens: Gewiss ist die Anregung des Senats mit Freuden zu begrüssen; aber es liegen doch auch mancherlei Bedenken dagegen vor, die eine Ausschussprüfung rechtfertigen, so, dass man sich 10 Jahre an eine Gesellschaft binden will u. a. m. — Mathies ist für Annahme des Senatsantrages. Mit den Anträgen von Fall zu Fall vergeht viel Zeit. — Dageför: Den ersten Teil des Senatsantrages kann man annehmen, den zweiten ohne nähere Prüfung nicht. Die seit einem Jahre stattfindenden Arbeiten beim »Lemnos« beweisen, dass eine Aenderung im System dringend notwendig ist. Was der Senat im zweiten Teil will, ist beinahe Staatssubvention.

Der erste Teil des Senatsantrages wird endgültig angenommen, der zweite Teil einem in nächster Sitzung zu wählenden Ausschuss überwiesen.

Die bremische Bürgerschaft beschäftigte sich mit dem Senatsantrag betr. **Landankauf** des Staates für **Hafen- und Kanalanlagen** auf dem **linken Weserufer**, nachdem Herr Senator Dr. Barkhausen den Antrag eingehend begründet und u. A. das Folgende ausführte: Seit mehr als zehn Jahren beschäftigt sich die Deputation für Häfen und Eisenbahnen mit dem Projekt dieses Binnenschiffahrtskanals. Schon im Jahre 1891 hat Herr Oberbaudirektor Franzius das erste Projekt dafür vorgelegt und wir haben schon 1892 und 1894 mehrere Grundstücke, die dafür nötig sind, erworben. Mit solchen Ankäufen würden wir langsam fortgefahren haben, wenn uns nicht die eiserne Notwendigkeit gezwungen hätte, schon jetzt das vorliegende Projekt vorzulegen. In den Stadtteilen, die von dem Kanal durchschnitten werden, hat sich eine derartige Bautätigkeit entwickelt, dass wir keine Zeit mehr versäumen dürfen, die Ländereien, die wir nötig haben, uns zu sichern. Und auf unser Befragen hat die Handelskammer erklärt, dass selbst für den Fall, dass der Mittellandkanal schliesslich nicht zu stande kame, das Binnenschiffahrtsprojekt doch zur Ausführung kommen müsse. Im Anschluss an die Worte des Herrn Senators griff eine lebhafte Debatte Platz, in der Herr J. Smidt den Antrag stellt, ausserdem noch zwei Areale zu enteignen, das eine an der Ecke der Haupt- und Malerstrasse gelegen, das andere auf beiden Seiten des Oldenburger Eisenbahndamms südlich vom zukünftigen Kanal. Der Senatsantrag fand die Zustimmung der Bürgerschaft, während der Antrag Smidt einer Kommission zur näheren Prüfung übergeben wurde.

Haftung des Reeders aus dem Frachtvertrage. Die Handelskammer zu Dresden hat an den Deutschen Handelstag folgendes Schreiben gerichtet: Nach eingehender Erörterung der von den Kammern zu Hamburg, Bremen und Lübeck angeregten Frage einer internationalen Regelung der Haftung des Reeders aus dem Frachtvertrage sind wir zu der Ansicht gelangt, dass es zweckmässig ist, die Frage in einem weiteren Kreise, in dem Reeder, Versicherer und Befrachter vertreten sind, zu verhandeln. Wir ersuchen daher den Deutschen Handelstag, die Angelegenheit zunächst einer der ständigen Kommissionen oder einem Sonderausschuss unter Zuziehung der genannten Beteiligten zur weiteren Klärung zu überweisen.

In der am 16. September abgehaltenen Aufsichtsratssitzung der A.-G. »**Weser**« wurde die **Dividende** für das abgelaufene Geschäftsjahr vorbehältlich der Genehmigung der Generalversammlung auf **12 pCt.** (wie im Vorjahre) festgesetzt.

Vereinsnachrichten.

Der **Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine Hamburg** schreibt: Am Donnerstag, den 18. September hielt der Verein im Vereinslokal eine ausserordentlich gut besuchte Mitgliederversammlung ab. Nach Verlesung des Protokolls und der Eingänge wurden 9 Herren in den Verein aufgenommen. Es wurde dann vom Vorsitzenden bekannt gegeben, dass der Verwaltungsrat im Interesse der pünktlichen und genauen Berichterstattung für die »Seefahrt« beschlossen habe, einen Vertreter zu den am 25. bis 27. Sept. stattfindenden Seerechtskongress zu entsenden. Es wurde dann der Artikel aus Nr. 11 der »Seefahrt« »Zur neuen Seemannsordnung« zur Debatte gestellt und folgende Resolution gefasst:

»Bei der neuen Seemannsordnung sind der Kapitän und die Offiziere ganz übersehen worden; ihnen sind nur neue Pflichten aufgebürdet, Rechte hat man ihnen nicht gewährt. Es ist die Tatsache, — typisch für unsere Zeit — dass man in massgebenden Kreisen nichts mehr fürchtet, als wie die sozialdemokratische Partei und Presse, deutlicher wie je zu Tage getreten. Es soll und muss unsere Aufgabe sein, immer darauf hinzuweisen, dass wir uns nie und nimmer mit der neuen Seemannsordnung zufrieden geben können, sondern mit allen Kräften danach streben müssen, eine nochmalige Revision in absehbarer Zeit anzubahnen. Und die Praxis wird uns Recht geben«.

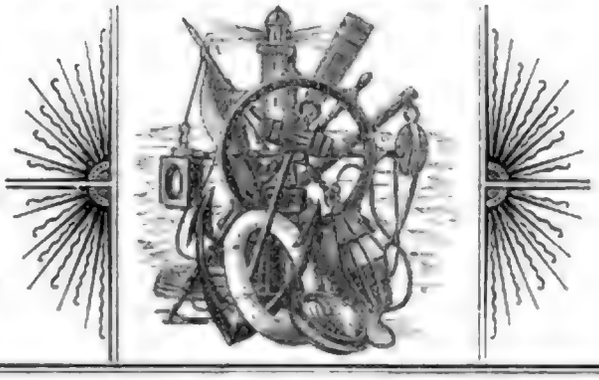
Es wurde dann ein Artikel aus »Meer und Küste«, betitelt: »Patententziehung im Schiffergewerbe« besprochen und folgendes ausgeführt: Der Verfasser desselben ist dafür, die Patententziehung ganz abzuschaffen, da die Strafe zu hart sei. Das ist unserer Ansicht nach nicht nötig; nötig ist aber, dass im Seeamt, welches diese Strafen verhängt, Leute sitzen, die wirklich Fachleute sind. Und das ist jetzt nicht der Fall, denn aktive und ehemals aktive Marineoffiziere haben von Verhältnissen, wie solche beispielsweise in Nr. 11 unserer Zeitung geschildert worden sind, keine Ahnung, halten dieselben wohl gar für ein Märchen und stellen dann Anträge, die bei richtiger Würdigung der Tatsachen nie gestellt worden wären. Ebensowenig kompetent sind auch Kapitäne der Handelsmarine, die seit undenklichen Zeiten an Land sind und von der modernen Schiffahrt logischerweise keine Ahnung haben. Also nicht die Strafe an sich hat Schuld, sondern die Art der Rechtsprechung. Und wir wollen im Interesse der Schiffahrt selbst nur hoffen, dass hier Verbesserungen getroffen werden.

Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer
zu Hamburg.
(Geschäftsführender Verein, Steinhöft 1.)

Seeschiffer-Verein „Weser"
in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin"
in Stettin.



Schiffer-Gesellschaft
in Lübeck.

Verein
Flensburger Seeschiffer
in Flensburg.

Seeschiffer-Verein
in Danzig.

Eingabe des Verbandes zum Gesetze betr. die Untersuchung von Seeunfällen vom 27. Juli 1877.

Auf die nachstehende Eingabe ist dem Verband am 17. September vom Herrn Staatssekretär des Innern in dankenswerter Weise mitgeteilt worden, dass bei einer Revision des Gesetzes die Vorschläge des Verbandes zur Prüfung gelangen werden. Die Eingabe lautet:

Der gehorsamst unterzeichnete Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine beehrt sich, dem Hohen Reichsamt des Innern zur wohlwollenden Prüfung mit der ergebenen Bitte um geneigte Berücksichtigung, diejenigen Abänderungsanträge zum Gesetze betr. die Untersuchung von Seeunfällen vom 27. Juli 1877 zu unterbreiten, welche der Verband am 4. März in Berlin auf seinem diesjährigen IX. Verbandstage unter Mitwirkung der von dem Herrn Staatssekretär des Innern gütigst delegierten hohen Regierungsvertreter gefasst hat.

Dieselben allgemeinen Gründe, die sich für die Notwendigkeit der bereits vollzogenen Abänderung der aus dem Jahre 1873 stammenden Seemannsordnung anführen liessen, können auch für das Gesetz vom 27. Juli 1877 vorgebracht werden. Die stetig fortschreitende Entwickelung der Seeschiffahrt, insbesondere die Entfaltung und Vergrösserung der einzelnen Reedereibetriebe, haben in der Stellung des Schiffsführers zum Reeder Umwälzungen hervorgerufen und Verhältnisse geschaffen, die sich von denen ausserordentlich unterscheiden, auf die das alte Seeunfall-Untersuchungsgesetz aufgebaut war. Ganz besonders machte sich von Jahr zu Jahr immermehr der Mangel einer Bestimmung fühlbar, die dem von einem deutschen Seeamt öffentlich getadelten Schiffsführer oder Schiffsoffizier das Recht gibt, beschwerdeführend sich an eine höhere Instanz zu wenden. Im Laufe der letzten Jahre haben sich die Fälle auffallend gemehrt, in denen Seeämter das bei einem Seeunfall beobachtete Verhalten deutscher Schiffsführer und Schiffsoffiziere auf das Schärfste rügten, ohne den öffentlich Gemassregelten durch Entziehung der Befugnis zur Ausübung des Gewerbes, die gesetzlich einzig mögliche Gelegenheit zur Revision an das Kaiserl. Ober-Seeamt zu geben. Infolge dieser seeamtlichen Rechtsprechung wuchs die Abneigung der Seeleute gegen das aus diesen und anderen Gründen leider unzureichende Gesetz zu einer Bewegung, die auf dem Verbandstage ihren höchsten Ausdruck gefunden hat.

Die Verbandsberatungen, denen wochenlange, eingehende Besprechungen in den fünf Einzelvereinen vorangegangen waren, zeitigten das folgende Resultat:

Die §§ 1 und 2 unverändert.

Zu § 3 ad 3 folgender Antrag:

> »Wenn der Kapitän oder ein Schiffsoffizier, dieser aber nur, sofern er am Unfall beteiligt war, eine Untersuchung schriftlich innerhalb drei Monaten nach dem Unfall beim Seeamt beantragen.«

Obgleich sich die Antragsteller bewusst sind, dass durch diese Anregung hauptsächlich eine Wahrung der Interessen privater Personen erreicht würde, während die seeamtlichen Untersuchungen bisher nur im öffentlichen Interesse stattfanden, glauben sie doch, dass es einem Gefühl der Billigkeit entspricht, wenn dem Kapitän oder Schiffsoffizier, die wegen eines nicht seeamtlich untersuchten Seeunfalls von der Reederei entlassen wurden, Gelegenheit zur Rechtfertigung gegeben werden. Ausserdem ist es für einen aus solchem Anlass seines Dienstes enthobenen Schiffsangestellten leichter, eine andere, seiner Vorbildung entsprechende Stellung wieder zu erhalten, wenn er durch den Tatbestand einer seeamtlichen Untersuchung sein Verhalten zu rechtfertigen vermag, als wenn er ohne unparteiische Untersuchung des Tatbestandes wegen angeblich mangelhafter seemännischer Fähigkeiten entlassen wurde. Die etwaige Befürchtung, dass von einem solchen, den Seeleuten eingeräumten Recht unnötigerweise Gebrauch gemacht werde, vermag der Verband, bei der bekannten Scheu der Seeleute vor Gerichten, nicht zu teilen.

§§ 4, 5, 6 unverändert.

Zu § 7 sind folgende Anträge zu Abs. 1 gestellt: Den ersten Satz des Abs. 1 mit dem Abs. 3 unter folgendem Wortlaut zusammenzufassen:

> »Das Seeamt bildet eine kollegiale Behörde, bestehend aus einem Vorsitzenden und vier Beisitzern, von denen mindestens zwei Kapitäne sind und als solche fahren oder gefahren haben.«

Mit dieser Abänderung des Wortlauts des bestehenden Gesetzes soll bezweckt werden, dass zur Ausübung des Amtes eines Beisitzers erst *dann* inaktive Kapitäne herangezogen werden, wenn die auf der Beisitzerliste angegebenen aktiven Kapitäne wegen Abwesenheit nicht ihrer ehrenamtlichen Verpflichtung nachzukommen vermögen.

> »Handelt es sich jedoch um die Beurteilung der Handlungsweise eines Schiffsoffiziers oder Lotsen, dann soll ausserdem mindestens ein Angehöriger ihres Standes als Beisitzer hinzugezogen werden, und soweit ein Schiffsoffizier in Betracht kommt, muss der dritte Beisitzer die Qualifikation desjenigen besitzen, gegen den sich die Untersuchung richtet.«

Der Antrag entspricht, wie ja auch aus seinem Sinn hervorgeht, dem Wunsch, mehr als es bisher geschehen ist, ausser Seeschiffern auch Schiffsoffiziere und Lotsen zur Ausübung des Beisitzeramtes heranzuziehen.

(Fortsetzung folgt.)

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.

Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1902. No. 40. Hamburg, den 4. Oktober. XXXIX. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Einheitlicher Schulbesuch für Schifferkandidaten in grosser Fahrt. (Schluss.) — Der V. Kongress des internationalen Seerechtsvereins in Hamburg. — Jahresbericht des Nautischen Vereins zu Hamburg. (1902) — Dampferwege zwischen Nordeuropa und Westindien. — Die Expedition Sverdrups. — Schiffbau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Büchersaal. — Kaiser Wilhelm-Kanal. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Auf dem Ausguck.

Mit dem Monat Oktober beginnen wieder die regelmässigen Sitzungen des **Nautischen- und Seeschiffer-Vereins in Hamburg**, denen auch im kommenden Wintersemester ein umfangreiches Arbeitsprogramm zur Bewältigung bevorsteht. Da eine ganze Anzahl Personen Mitglieder beider Vereinigungen ist, sind es recht oft dieselben Themata, mit denen sie sich, natürlich unabhängig von einander, beschäftigen. Bald hat der eine Verein, bald der andere in einer Sache die Priorität. Besonderes Gewicht wird mit Recht von keiner Seite auf diese formale Aeusserlichkeit gelegt, weil beide Vereine von denselben Grundsätzen geleitet werden, weil beide fordern, dass kleine Interessen den grossen weichen müssen, wenn dem Gesamtwohl hieraus Vorteile erwachsen. Diese Richtschnur kann allerdings nur für Gegenstände allgemeinen Schiffahrtsinteresses gelten. Handelt es sich um die Beurteilung von Fragen, die mit der sozialen und wirtschaftlichen Stellung des Schiffsführers im Besonderen oder des Schiffsoffiziers im Allgemeinen im engen Zusammenhang stehen, dann muss die bei der Besprechung anderer Gegenstände sehr häufig hervortretende Meinungsübereinstimmung fehlen. Wir haben diese Bemerkungen für nichthamburgische Leser gemacht, die, weil ihnen die Kenntnis des inneren Zusammenhangs und der mannigfachen Berührungspunkte beider Vereine fehlt, schon wiederholt als Leser der »Vereinsberichte« ihr Erstaunen darüber ausgesprochen haben, dass innerhalb kurzer Zeit ein und dasselbe Thema von beiden Vereinen behandelt worden ist. Und da sich ihnen auch vielleicht im kommenden Winter Gelegenheit zu gleichen Beobachtungen bieten wird, haben wir eine Erklärung dieser Erscheinung versucht. — Jedenfalls steht fest, dass sich beide Vereine mit der von Herrn Kapt. Leithäuser angeregten Schallsignalfrage beschäftigen werden müssen. Dieses Thema wird der Tagesordnung des Verbandstages Deutscher Seeschiffervereine bestimmt einverleibt werden. Und da Herr Admiral Aschenborn in einer besonderen Schrift, die dem letzten nautischen Rundschreiben beigelegt war, zu dem Gegenstand Stellung genommen hat, wird sich auch der Deutsche Nautische Verein damit beschäftigen. Für den Hamburger Nautischen Verein liegt hierzu umsomehr Anlass vor, als sich sein Vorstand durch Verbreitung von Fragebogen an alle aktiven hamburgischen Kapitänen zu einleitenden Schritten bereits veranlasst gesehen hat. Dem Seeschifferverein liegt ferner die Verpflichtung ob, zu der Lotsenfrage seine Ansicht auszusprechen, d. h. zu erklären, ob er auch heute noch den Standpunkt vertritt, dass eine be-

wegliche Station für die Lotsen ausgehender Schiffe bei den Elbefeuerschiffen notwendig ist. Er wird dann auch vielleicht zu der Anregung Stellung nehmen, die über diesen Gegenstand hier von gut unterrichteter Seite ausgesprochen worden ist. Während der Seeschifferverein im vorigen Jahre seine Beratungen über das Gesetz betr. die Untersuchung von Seeunfällen vorläufig endgültig abgeschlossen hat, tritt an den nautischen Verein die Aufgabe heran, seine im Frühjahr zum Gesetz geäusserte Ansicht insofern einer Revision zu unterziehen, als die Kommission des Deutschen Nautischen Vereins zu vielen Punkten eine Stellung eingenommen hat, die von der des Hamburger Vereins wesentlich abweicht. Das Thema wird aber auf dem nächsten Vereinstag eingehend besprochen werden. Wenn in der vorstehenden Betrachtung immer nur vom Nautischen- und vom Seeschiffer-Verein gesprochen wurde, so geschah es lediglich aus dem Grunde, der uns eingangs zu der an nichthamburgische Leser gerichteten Bemerkung Anlass gab. Selbstverständlich gelten dieselben Worte, sofern es sich um die Stellungnahme zu wichtigen Fragen auf dem Gebiet der deutschen Seeschifffahrt für den kommenden Winter handelt, auch für den Verein Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere, dessen regelmässige Sitzungen schon seit mehreren Wochen begonnen haben. In einer hat er bereits zur Schallsignalfrage Stellung genommen und zwar mit dem Resultat, dass er weder von der Verwirklichung der Leithäuserschen noch der Aschenbornschen Vorschläge eine Verbesserung des gegenwärtigen Zustandes erwartet. Seine revidierte Anschauung zum Gesetz betr. die Untersuchung von Seeunfällen — falls ihm die Kieler Kommissionsbeschlüsse hierzu Anlass geben — steht noch aus. Stellung zu dem Thema muss der Verein aber jedenfalls abermals nehmen, da sein Ehrenmitglied, Herr Rechtsanwalt Kümpel, als Referent auf dem kommenden nautischen Vereinstag fungieren wird. Dann darf noch mit einem Wort ein Gegenstand gestreift werden, an dem alle drei Vereine ein gleiches Interesse haben: das Gronwaldtsche Feuerlöschsystem. Im August hat eine aus Vertretern der Vereine zusammengesetzte Kommission getagt und als Ergebnis ihrer Beratungen der Feuerlöschgesellschaft in Bremen den Rat gegeben, eine abermalige praktische Probe auf der Huk »Steinhöft« vorzunehmen. Lieferte der erste am 12. Juni d. Js. unternommene Versuch, der unter recht ungünstigen Bedingungen gemacht wurde, auch den Beweis, dass die nach dem Gronwald-System verwandte Kohlensäure geeignet zum Tilgen von Schiffsbränden ist, so besteht in massgebenden Schiffahrts- und auch in Feuerwehrkreisen doch noch eine Abneigung gegen diese Art der Feuerlöschung, sodass eine zweite Probe sehr wohl zu empfehlen ist. Dann kommt noch hinzu, dass die Seeberufsgenossenschaft in dem von der Genossenschafts-Versammlung genehmigten Entwurf der Unfallverhütungsvorschriften, die Einrichtung von Dampflöschvorrichtungen — natürlich nur für Dampfschiffe zur Bekämpfung von Schiffsbränden vorschreibt. Die Genossenschaft wird also nur durch schlagende Beweise von den überlegenen Eigenschaften des Gronwaldtschen Systems zu überzeugen sein. — Und so lassen sich noch eine ganze Reihe von Gegenständen aufzählen, die den drei Vereinen Unterhaltungsstoff im Winter gewähren wird. Wie sie sich auch immer äussern mögen, wir wünschen ihren Beschlüssen Beachtung und Erfolg.

* * *

Vor Monaten wurde hier Mitteilung von der Berufung einer Kommission gemacht, die auf Veranlassung des englischen Handelsamtes den Zweck verfolgt, die auf den internen Schiffsbetrieb bezüglichen Vorschriften der Merchant Shipping Act zu prüfen. Und zwar mit der Absicht, das Wesen und den Geist des in Kraft befindlichen Gesetzes in seiner Wirkung auf die modernen Schiffahrtsverhältnisse zu vergleichen. Die Kommission setzt sich aus Vertretern der einzelnen Erwerbsklassen im Schiffahrtsbetriebe zusammen, aus Reedern, Kapitänen und Schiffsoffizieren, aus Matrosen und Heizern, sowie aus Angehörigen des Schiffsbedienungs-Personals. Leider dringt über die gefassten Beschlüsse nur wenig an die Öffentlichkeit; immerhin sind die einzelnen Gegenstände bekannt, mit denen sich die Kommission beschäftigt. Unter diesen hat auch die **Ausbildung der Schiffsköche** einen Platz. Aus verschiedenen Äusserungen zu diesem Gegenstand geht hervor, dass das gegenwärtige Prinzip der Ausbildung wegen ihres fakultativen Charakters nicht genügt, weil der Zuspruch an Kochlehrlingen zu gering ist. Nur wenn von einem Schiffskoch der schriftliche Nachweis gefordert wird, dass er mit Erfolg einen Lehrkursus durchgemacht hat, kann die von den Schulen bei ihrer Eröffnung erhoffte Wirkung gewährleistet werden. Ebenso wie ohne Widerspruch von allen Seiten der Wert für eine Schiffsbesatzung erkannt wird, wenn sie wohlzubereitete Speisen geniesst, wird mit derselben Einmütigkeit anerkannt, dass unter den heutigen Verhältnissen die Besatzungen recht häufig zum dauernden Genuss schlecht zubereiteter Kost verurteilt werden. Aus diesen und aus anderen Gründen wird ein obligatorischer Unterricht für Schiffsköche befürwortet. Wer diese Angaben und den kürzlich veröffentlichten Erlass des französischen Marineministers über die Ausbildung der Schiffsköche, mit den weitaus meisten Äusserungen vergleicht, die am 4. März d. Js. auf dem Verbandstag Deutscher Seeschiffer-Vereine

gefallen sind, der wird eine auffallende Meinungsübereinstimmung finden. Auch die Absicht der Seeberufsgenossenschaft, nach Inkrafttreten der Invaliden, Witwen- und Waisenversicherungskasse der Seeleute, zu der Schiffskochausbildung Stellung nehmen zu wollen, ist ein weiteres Glied in der Kette von Beweisen für die Notwendigkeit einer besseren Ausbildung der Schiffsköche.

Einheitlicher Schulbesuch für Schifferkandidaten in grosser Fahrt.

(Schluss.)

Die Unterschiede in der persönlichen Qualifikation der Kandidaten hinsichtlich der mehr oder weniger raschen Erlernung der in der Schifferklasse geforderten theoretischen Kenntnisse sind in neuerer Zeit eher im Wachsen als im Abnehmen begriffen. Man denke nur an die Schulschiffe und namentlich an die Kadettenschulschiffe mit ihren Eintrittsbedingungen und mit ihrem Stundenplan. Auch die Seemannsschule auf Waltershof vermittelt ihren Zöglingen nautische Kenntnisse, die dieselben ungleich besser befähigen, den späteren Navigationsunterricht in sich aufzunehmen. Diese Unterschiede im Wissen und in der Befähigung haben ganz neuerdings das Bedürfnis erkennen lassen und schon dazu geführt, verkürzte Sonderkurse für angehende Seesteuerleute an einer staatlichen Navigationsschule einzurichten. Aber wenn diese Verhältnisse sich auch der Einrichtung entgegenstemmen, alle Welt über einen Kamm zu scheeren, wie man wohl zu sagen pflegt, wenn sie der Einrichtung widerstreiten, für jeden Schüler dieselbe Schulbesuchszeit von gleicher Dauer vorzuschreiben, so dürften sie doch nicht schwerwiegend genug sein, dass man nicht der Einführung des Mindestmasses einer Zeit des Schulbesuches näher trete, sofern diese Einführung notwendig und ausführbar wäre. Es ist bekannt, dass obwohl jetzt an vielen Schifferklassen der volle Kursus eigentlich fünf Monate dauert, es doch den Schülern gestattet bleibt, noch zu irgend einer Zeit in den ersten drei Monaten einzutreten, sodass tatsächlich ein zweimonatlicher Klassenbesuch für den Begabten noch als ausreichend angesehen wird, sich der Prüfung zu unterziehen. Wie gross überhaupt vielfach das Entgegenkommen ist, das staatliche Schulen den Bedürfnissen der Seefahrer entgegenbringen, ersieht man daraus, dass manche Klassen den später Eintretenden sogar unentgeltliche Extrastunden gewähren, um das etwa Versäumte nachzuholen.

Die Seeuferstaaten haben an vielen Plätzen mit Aufwendung erheblicher öffentlicher Mittel die Bildungsanstalten für Seefahrer ins Leben gerufen, um ihnen das notwendige Mass nautischer Kenntnisse zu vermitteln, das für die grosse Zahl der in Betracht kommenden Seeleute auf privatem Wege nicht zu erlangen wäre. Der private Weg hätte hier in diesem Umfange, was gar nicht bestritten werden kann, gänzlich versagt; derselbe hätte auch keinerlei Gewähr dafür bieten können, dass der Unterricht in sachgemässer Weise und in dem im öffentlichen Interesse gebotenem Umfange ausgeübt worden wäre. Offenbar haben nun die Staaten auch ein erhebliches Interesse daran, dass die bewilligten Mittel zweckentsprechend zur Verwendung gelangen und voll ausgenutzt werden. Es kann ihnen also nicht einerlei sein, ob die Tätigkeit der staatlichen Schulen zu einem erheblichen Teil dadurch unterbunden werden, dass Privatschulen sich der Sache zuwenden und, indem dieselben sich vielleicht bei dem Unterricht lediglich an die Prüfungsvorschriften halten, den Unterrichtsstoff nicht unbedeutend einschränken, wodurch die Vorbereitungszeit erheblich abgekürzt wird.

Andererseits aber ist, wie auf vielen anderen Gebieten, so auch auf dem Gebiet der Navigation, der Privatunterricht eine durchaus ehrenhafte Berufsbetätigung und schon die Existenz von Privatschulen deutet darauf hin, dass dieselben einem merklich gefühlten Bedürfnisse entgegenkommen, womit allerdings nichts darüber ausgesagt sein soll, dass dieselben beim Unterricht nicht Bahnen einschlagen können, die mit denen der Staatsschulen übereinstimmen. Schon allein die Tatsache, dass es unter den Seeleuten, und unter diesen verhältnismässig mehr wie in irgend einem anderen Berufe, Leute gibt, die sich ausserordentlich schwer dem an sich heilsamen Zwange der Schule fügen, die in der ungewohnten Landluft ausserordentlich eigenwillig und querköpfig sind und denen auf dem festen Element nichts mehr verhasst ist, als der Grundsatz »Der Bien' muss«, ohne deswegen aufzuhören, an Bord tüchtige und verlässliche Seeleute zu sein. Schon allein dieser Umstand weist darauf hin, dass für solche Charaktere der individuelle Privatunterricht, der ihnen mehr Freiheit lässt, ein Bedürfnis sein und zur Wohltat werden kann.

Es darf ferner auf den Umstand hingewiesen werden, dass Fälle vorkommen, in denen Seesteuerleute sich so trefflich bewähren, allen Lagen gegenüber sich so sehr gewachsen zeigen, dass sie das uneingeschränkte Vertrauen der Reeder erwarben, obwohl sie noch kein Schifferpatent besitzen. Ohne Weiteres würde der Reeder solchem Manne das Kommando eines Schiffes anvertrauen, wenn dieses gesetzlich gestattet wäre. Vielleicht sind manchem Leser aus eigener Erfahrung Beispiele, die nicht zu den äussersten Seltenheiten gehören dürften,

bekannt, dass der Reeder unter solchen Umständen gar nicht danach frägt, wie lange der Betreffende noch die Schule besucht, um Seeschiffer zu werden, sondern dass er nur wünscht, derselbe möchte so rasch wie möglich die Prüfung ablegen, einerlei wie, damit er nur die Führung des Schiffes übernehmen kann. Es liegen da nicht selten ähnliche Verhältnisse vor wie beispielsweise bei den Offizieren, die zur Kriegsakademie kommandiert oder auch nicht kommandiert werden. Unbeschadet der höheren Stellung der Offiziere ist solcher Vergleich ja statthaft, umsomehr als sehr viele Offiziere der Handelsmarine Reserveoffiziere der Kriegsmarine sind. Die Regel ist, dass Offiziere nur zu der bevorzugteren und wichtigeren Stellung im grossen Generalstabe kommandiert werden, wenn sie drei Jahre die Kriegsakademie besucht haben. Aber weil die höhere Kommandobehörde die Befähigten da nehmen will, wo sie zu finden sind, ohne sich an den Nachweis theoretischen Wissens gebunden zu halten, so beruft sie nicht allein manchmal Offiziere zum Generalstabe, die garnicht die Kriegsakademie besucht haben, sondern ganz ausnahmsweise unter Umständen auch solche, die aus irgend einem Grunde nicht einmal die Aufnahmeprüfung für die Kriegsschule haben ablegen können. Mit der Tüchtigkeit im Soldatenstande und im Seefahrerberuf ist es eben ein eigen Ding. Nicht der ist immer der Befähigste, der die meisten Schlachten auf dem Papier gewonnen hat; nicht der ist stets der Tüchtigere, der die besten Seereisen auf dem Papier und in den Kartenaufgaben zurückzulegen vermag, sondern die Bewährung in dem harten, aufreibenden Kampf zur Niederwerfung der Gegner, in dem Kampf gegen das Toben der Elemente, hängt häufig von Eigenschaften ab, die erst in der goldenen Praxis selbst in die Erscheinung treten und den Mann als Mann kennzeichnen. Allerdings ohne ein bestimmtes Mass theoretischer Kenntnisse geht es schwerlich weder in dem einen noch in dem anderen Falle.

Wie schwierig die Regelung dieser Angelegenheit, welche ja eine Durchbrechung des Prinzips bedeutet, wonach die Prüfungsablegung nicht von dem Besuch einer staatlichen Anstalt abhängig zu machen sei, empfunden wird, erhellt auch aus dem Vorschlage in No. 7 dieser Wochenschrift, wonach berechtigte Ausnahmefälle im Dispensationswege zu erledigen seien. Berechtigte Ausnahmefälle! Hier tritt uns die Schwierigkeit entgegen: Was sind berechtigte Ausnahmefälle, welche Umstände, welche Verhältnisse und Tatsachen berechtigen zu Ausnahmen und wem fällt die Entscheidung in solchen Fällen zu, dem Bundesrat, der Prüfungskommission, deren Vorsitzenden oder dem Aufsichtsbeamten des Reichs? Es dürfte nicht ganz leicht sein, diese besondere Frage in befriedigender Weise zu lösen.

Andrerseits aber ist in der Praxis selbst die oftmals sehr abgekürzte Vorbereitung zum Schifferexamen schon als ein rechter Misstand empfunden worden, was daraus erhellt, dass eine grosse deutsche Reederei von ihren Offizieren, die das Schifferpatent erwarben, den Nachweis eines mindestens dreimonatlichen Navigationsschulbesuchs fordert.

Das Privatschulwesen hat bei uns doch nur eine geringe Ausdehnung, es kommt nur in Betracht in der grössten deutschen Hafenstadt. Wie die Verhältnisse einmal liegen, ist auch nicht darauf zu rechnen, dass es je ernstlich dem staatlichen Schulwesen Konkurrenz machen könne. Wenn sieben bis acht Prozent unter den Seesteuerleuten den Weg der privaten Vorbereitung wählen, so bleibt dies doch immerhin ein recht geringfügiger Bruchteil von der Gesamtheit aller Schüler. Da die Konkurrenz der einzelstaatlichen Navigationsschulen unter sich, zu den geschilderten, als recht nachteilig empfundenen Verhältnissen, nicht unwesentlich beitragen dürfte, so ist anzunehmen, dass ein Reichsschulwesen, wie es schon manchmal gewünscht worden, mit einheitlichen Einrichtungen ohne die geforderten Massnahmen, die Klagen verstummen lassen müsste. Aber die einzelnen Bundesstaaten haben wohl gar keine Neigung, dem Gedanken eines Reichsschulwesens auf nautischem Gebiet näher zu treten, und sie werden gewiss ihre besonderen Gründe dazu haben. Eine massvolle Konkurrenz kann auch in mancher Weise fördersam und wohltätig wirken.

Es gibt viele, die sich nur sehr schwer werden entschliessen können, einer gesetzlich festgelegten Mindestbesuchszeit das Wort zu reden, obwohl sie gegen die vorhandenen Mängel nicht blind sind. Hier ist es uns weniger um eine scharf und bestimmt ausgesprochene Stellungnahme, als darum zu tun, zur Klärung der Frage beizutragen und das Für und Wider nach beiden Seiten hin zu erörtern. Es können Zeiten kommen (wir wollen gar nicht von den gänzlich veränderten Verhältnissen nach oder während eines Seekrieges sprechen) wo eine sprungbafte Vermehrung der deutschen Handelsmarine aussergewöhnliche Ansprüche an Personalzuwachs stellt, wo die geplante Massregel als eine drückende Fessel empfunden würde. Sollte es da nicht angezeigt sein, erst die weitere Entwickelung der Dinge abzuwarten, vielleicht in der Hoffnung, dass die Reedereien, wie es die eine schon getan, besondere Ansprüche hinsichtlich der Ausbildungszeit an ihre Schiffsoffiziere stelle, um den Missständen, wenn sie gar zu stark auftreten sollten, entgegenzutreten!

Der V. Kongress des internationalen Seerechtsvereins in Hamburg.

(Comité maritime internationale.)

Vom 25.—27. September fanden die Verhandlungen dieses Vereins statt, der sich bekanntlich seit seiner Gründung im Jahre 1897 die Aufgabe gestellt hat, eine Vereinheitlichung der Seegesetze in den einzelnen maritimen Ländern herbeizuführen, ein internationales Seerecht zu schaffen. Der diesjährige Kongress war insofern von grösserer Bedeutung als seine Vorgänger, weil eine vor zwei Jahren in Paris eingesetzte Spezialkommission beauftragt war, die auf den früheren Versammlungen gefassten Resolutionen über Kollisionsrecht sowie über Berge- und Hilfslohn zusammenzufassen und dem nun in Hamburg tagenden Plenum zur endgültigen Beschlussfassung vorzulegen. Allerdings hatte der deutsche Seerechtsverein, indem er den Anregungen des Herrn Dr. Gütschow*) folgte, den Antrag gestellt, das sog. Avant projet (die Reederhaftung nach den Gesetzesbestimmungen in den einzelnen Ländern zu regeln) nicht endgültig auf dem diesjährigen Kongress zu verabschieden, sondern dasselbe unter Berücksichtigung der Gütschow'schen Idee einer abermaligen Diskussion zu unterziehen.

Der zahlreich besuchte Kongress, der durch eine grosse Anzahl hervorragender Juristen und Reeder aus aller Herren Länder ein erhöhtes Ansehen erhielt, wurde am 25. September durch eine Ansprache des regierenden Bürgermeisters von Hamburg eingeleitet. Durch eine fulminante Rede, in der Herr Dr. Mönkeberg, unter Bezugnahme auf historische Fakta, auf die Entwickelung der Gesetzgebung im allgemeinen und der Seegesetze im besonderen einging und den Arbeiten des Kongresses segensreiche Wirkung wünschte. Nachdem sodann die Vorsitzenden der verschiedenen nationalen Seerechtsvereine für die Begrüssung gedankt und über die bisherige Tätigkeit des Comité einen kurz gefassten Bericht abgestattet hatten, wurde der Präsident des hanseatischen Oberlandesgerichts, Herr Dr. Sieveking zum Vorsitzenden des Kongresses gewählt.

Nach Übernahme dieses Ehrenamtes wurde gleich zum 1. Punkt der Tagesordnung, Stellungnahme zum Avant projet geschritten und Herr Dr. Gütschow erhielt das Wort zu einer längeren Darlegung seiner Ansichten. Seine Ausführungen, die sich durch besondere Klarheit und Präzision auszeichneten, deren Sinn wir aber des beschränkten Raumes halber und weil wir früher zu ihm Stellung genommen haben, nur andeuten können, gipfelten in der bekannten Forderung, die Haftung der Reeder bei Kollisionsfällen abzuschaffen, jedenfalls aber sich auf dem diesjährigen Kongress mit dieser Materie zu beschäftigen. Herr Dr. Gütschow war in der Lage sich darauf stützen zu können, dass praktische Kreise in Deutschland, insbesondere der Verein Hamburger Reeder, die Verwirklichung seines durchdachten und wohlbegründeten Vorschlages befürworteten.

An die Rede schloss sich eine Diskussion, in der, insbesondere von englischer Seite, der Gütschow'sche Standpunkt verworfen und die Grundidee des Avant projet befürwortet wurden. Herr Präsident Dr. Sieveking, als Vorsitzender, also als Mitglied des deutschen Seerechtsvereins, bekämpfte in besonders lebhafter Weise den Antrag seines Vereins, wobei er u. a. die Behauptung aufstellte, dass die Beseitigung der Reederhaftung zu weniger sorgfältiger Navigierung und auch zur Vernachlässigung des Schiffsdienstes führen werde, um den Gewinn des Reeders zu vermehren.

Herr Adolf Woermann, der Präsident der Hamburger Handelskammer, trat diesen Ausführungen entschieden entgegen und stützte sich unter nachdrücklicher Betonung auf die Tatsache, dass eine grosse Anzahl Praktiker der Beseitigung der Reederhaftung zustimme, ohne, trotz sorgfältiger Prüfung der Materie, zu der Anschauung des Vorredners gelangt zu sein. Mit überzeugenden Worten wies Herr Woermann ferner darauf hin, dass eine Verwirklichung der Vorschläge des Herrn Dr. Gütschow zu einer Vereinfachung der Gesetze führen würde. Einfache und praktische Gesetzesbestimmungen, das sei aber die Forderung derjenigen Personen, auf die die Vorschriften der Gesetze in erster Linie zur Anwendung kommen. Dieser Standpunkt, möge er auch heute noch nicht die ihm gebührende Gültigkeit erlangt haben, werde in absehbarer Zeit berücksichtigt werden müssen.

Die namentliche Abstimmung über den Antrag Gütschow entschied seine Ablehnung. Hierauf nahm der Kongress zu den Vorschlägen der Spezialkommission mit folgendem Resultat Stellung.

I. Vertrag betr. ein einheitliches Recht über Zusammenstoss von Schiffen. (Avant projet de Traité relatif Droit uniforme sur les abordages).

Art. 1. Die hohen vertragschliessenden Teile, von dem Wunsche beseelt, die Ausbildung eines einheitlichen Seerechts zu fördern, verpflichten sich die nötigen Massregeln zu treffen, um die Beurteilung aller Rechtsstreite, welche mit bezug auf einen Zusammenstoss zwischen Seeschiffen oder zwischen einem Seeschiffe und einem Binnenschiffe nach dem Zeitpunkt der Auswechselung der Ratifikationen von ihren Behörden und Gerichten werden anhängig gemacht werden, den Grundsätzen unterzuordnen, welche in diesem Vertrage ausgesprochen sind.

2) Ist der Zusammenstoss durch Zufall oder höhere Gewalt herbeigeführt, so tragen die Beteiligten den von ihnen erlittenen Schaden, ohne dass ihnen wegen desselben ein Ersatzanspruch zusteht.

Dasselbe gilt, wenn die Ursachen des Zusammenstosses zweifelhaft sind.

Diese Regeln gelten auch in dem Falle, wenn eines der Schiffe vor Anker lag.

3) Ist der Zusammenstoss durch einseitiges Verschulden herbeigeführt, so werden alle Schäden von dem Schiffe getragen, auf dessen Seite das Verschulden liegt.

4) Im Falle gemeinsamen Verschuldens verteilt sich die Verantwortlichkeit jedes Schiffes nach dem Grade seines Verschuldens.

Alle Schäden — sowohl die, welche den Schiffen, als auch die, welche ihren Ladungen, Schiffsbesatzungen oder Passagieren zugefügt worden sind — werden in demselben Verhältnis zwischen den Schiffen verteilt. Eine Solidarhaftung findet nicht statt.

Wird ein Schiff auf Grund des Frachtvertrages in Anspruch genommen, so kann es sich von der nach dem Vertrage ihm obliegenden Verantwortlichkeit insoweit befreien, als es das Verschulden des anderen Schiffes und dessen Grad nachweist.

5) Ist im Falle des Zusammenstosses von Schiffen Schadenersatz zu leisten, so wird der volle Schaden ersetzt; der Betrag der durch den Zusammenstoss verursachten Schäden, die den beschädigten Personen entgangenen Gewinne und der aus Zeitverlust dem Schiffe erwachsene Schaden.

6) Der Umstand, dass der Zusammenstoss durch das Verschulden eines Zwanglotsen herbeigeführt worden ist, beeinträchtigt die durch die Bestimmungen dieses Vertrages begründete Verantwortlichkeit des Schiffes nicht.

7) Ein geschlepptes Seeschiff ist Dritten für den Schaden verantwortlich, welcher aus einem durch das Verschulden des

*) Beseitigung der Reederhaftung bei Kollisionsfällen. Siehe »Hansa«, Seite 147, 158, 399.

in seinem Dienst stehenden Schleppschiffes verursachten Zusammenstoss entsteht. Der Rückgriff des geschleppten Schiffes gegen das Schleppschiff auf Grund des Schleppvertrages wird durch diese Verantwortlichkeit nicht berührt. Ausserdem ist das Schleppschiff den Beschädigten nach Massgabe der in den vorstehenden Artikeln ausgesprochenen Grundsätze für sein Verschulden unmittelbar verantwortlich — demselben liegt aber keine Solidarhaft für das Verschulden des geschleppten Schiffes ob.

8) Ausser Kraft treten alle Bestimmungen, welche die Ansprüche aus Zusammenstössen von einem Protest oder von besonderen Förmlichkeiten abhängig machen.

9) Die Klagen aus Zusammenstössen verjähren in zwei Jahren nach dem Zusammenstoss. Für die Grundsätze betr. die Unterbrechung dieser Verjährung sind die Gesetze der Einzelstaaten massgebend.

Die durch Erhebung eines Anspruches abseiten des Schiffers für seine Reederei herbeigeführte Unterbrechung der Verjährung wirkt zu gunsten aller an dem von ihm geführten Schiffe Beteiligten.

10) Schiffe, welche zusammengestossen sind, haben einander, soweit die Umstände es gestatten, Hilfe zu leisten.

Die aus einer Zuwiderhandlung gegen diese Vorschrift sich ergebenden Straffolgen werden von den Gesetzen der Einzelstaaten bestimmt.

Der Reeder ist für ein Zuwiderhandeln des Schiffers oder der Schiffsbesatzung gegen diese Vorschrift nicht verantwortlich. Eine Vermutung für das Verschulden an dem Zusammenstoss wird hinsichtlich der Schadensersatzpflicht durch das Unterlassen der Hilfeleistung nicht begründet.

11) Unter der in den vorhergehenden Bestimmungen erwähnten Verantwortlichkeit des Schiffes ist diejenige Verantwortlichkeit, sei es des Reeders, sei es anderer Personen zu verstehen, die nach den Gesetzen jedes Einzelstaates hinsichtlich des Verschuldens des Schiffers, der Schiffsoffiziere, der Mannschaft oder sonstigen Angestellten in Fällen des Zusammenstosses besteht.

(Mehr der Wortlaut als der Sinn dieses Paragraphen führte zu einem längeren Meinungsaustausch, demzufolge schliesslich das ständige Bureau mit der Aufgabe betraut wurde, die Fassung des Artikels so fertig zu stellen, dass klar daraus hervorgehe, dass die gesetzliche Haftung in den einzelnen Fällen unberührt von dem Vertrage bliebe.)

12) Zusammenstösse zwischen Kriegsschiffen und Kauffahrteischiffen unterliegen diesem Vertrage nur insoweit, als nach den Gesetzen jedes Einzelstaates in dieser Hinsicht eine Verantwortlichkeit besteht.

13) Die Gültigkeit dieses Vertrages ist zeitlich nicht begrenzt, jedoch ist jeder der vertragschliessenden Teile zur Kündigung desselben berechtigt. Mit Ablauf eines Jahres nach Mitteilung an die anderen Teile treten die Wirkungen der Kündigung ein. Während dieser Zeit anhängig gemachte Rechtsstreite bleiben dem Vertrage unterworfen. Zwischen den Teilen, die nicht gekündigt haben, bleibt der Vertrag in voller Gültigkeit.

II. Einheitliches Recht für Hilfeleistung in Seenot.

Hierzu wurden folgende Beschlüsse gefasst:

1) Die hohen vertragschliessenden Teile, von dem Wunsche beseelt, die Ausbildung eines einheitlichen Seerechts zu fördern, werden die Beurteilung aller Rechtsstreite, welche mit Bezug auf die Bergung eines Seeschiffes oder die ihm geleistete Hülfe nach dem Zeitpunkt der Auswechslung der Ratifikationen vor ihren betreffenden Behörden und Gerichten werden anhängig gemacht werden, den Grundsätzen unterordnen, welche in diesem Vertrage ausgesprochen sind.

2) Hülfe, welche einem in Gefahr befindlichen Schiffe mit Erfolg geleistet wird, begründet einen Anspruch auf angemessene Belohnung. Jeder gesetzgeberische Unterschied zwischen Bergung und Hülfeleistung ist aufgehoben.

3) Nichts wird verschuldet, wenn die geleistete Hülfe ohne nützliches Ergebnis bleibt. In keinem Falle darf die zu zahlende Summe den Wert der geretteten Sachen übersteigen.

4) Personen, welche sich an der Hülfeleistung gegen das ausdrückliche Verbot des Führers des Schiffes, dem Hülfe geleistet worden ist, beteiligen, haben keinen Anspruch auf Schadenersatz oder Belohnung.

5) Ein Schlepper hat auf Belohnung für die Hülfeleistung, welche er dem von ihm geschleppten Schiffe gewährt, nur dann Anspruch, wenn er Ausnahmedienste geleistet hat, welche als Erfüllung des Schleppvertrages nicht angesehen werden können.

6) Der Lotse und die Besatzung des in Gefahr befindlichen Schiffes haben für ihre Dienstleistungen, sollten dieselben auch ausserordentlicher Art sein, keinen Anspruch auf Belohnung, so lange dieselben als unter die Grenzen ihrer Anstellungsverträge fallend angesehen werden können.

7) In Ermangelung eines zwischen den Beteiligten abgeschlossenen verbindlichen Vertrages wird die noch näher zu bezeichnende Belohnung von den zuständigen Verwaltungsbehörden oder Gerichten festgesetzt. Dabei kommen insbesondere in Anschlag: die Bemühungen und der Eifer der Hülfeleistenden, die Gefahr, welche dem geretteten Schiffe und seiner Ladung und dem hülfeleistenden Schiffe und den hülfeleistenden Personen gedroht hat und der erzielte Erfolg, in zweiter Linie der Wert der in Gefahr befindlich gewesenen Sachen. Die zuständige Behörde hat in keinem Falle die Belohnung auf eine bestimmte Quote der geretteten Sachen oder ihres Wertes festzusetzen.

8) Jeder Vertrag, welcher von den der Gefahr Ausgesetzten im Angesicht der Gefahr zu dem Zwecke einer Festsetzung der Belohnung abgeschlossen wird, unterliegt der richterlichen Abänderung, wenn der Richter die Abmachung als — sei es für den einen, sei es für den anderen Teil — der Billigkeit nicht entsprechend erachtet.

9) Unberührt von diesem Vertrage bleiben die Vorschriften der Einzelstaaten über die Zuständigkeit der mit der Entscheidung über Ansprüche aus Bergungs- und Hülfeleistungsfällen betrauten gerichtlichen oder Verwaltungsbehörden. Desgleichen bleiben die Vorschriften der Einzelstaaten unberührt, welche die Verpflichtung zur Hülfeleistung an in Gefahr befindliche Schiffe auf andere Schiffe als die des Zusammenstosses ausdehnen.

Keine der vorstehenden Bestimmungen setzt die in den einzelnen Ländern giltigen Gesetze ausser Kraft, welche Belohnungen für Bergungen von Schiff oder Ladung oder für die Rettung von Menschenleben gestatten.

10) Die Gültigkeit dieses Vertrages ist zeitlich nicht begrenzt, jedoch ist jeder der vertragschliessenden Teile zur Kündigung desselben berechtigt. Mit Ablauf eines Jahres nach Mitteilung an die anderen Teile treten die Wirkungen der Kündigung ein. Während dieser Zeit anhängig gemachte Rechtsstreite bleiben dem Vertrage unterworfen. Zwischen den Teilen, welche nicht gekündigt haben, bleibt der Vertrag in voller Gültigkeit.

Durch das ständige Bureau soll eine maritime Macht ersucht werden, die diplomatische Behandlung der Sache in die Wege zu leiten.

III. Gerichtsbarkeit in Kollisionssachen.

Nach der zur Zeit in den einzelnen Ländern bestehenden Gesetzgebung sind für die Beurteilung einer Kollisionsklage zuständig:

Der Richter am Orte der Kollision; der Richter im Heimatshafen des beklagten Schiffes; der Richter, am Orte, wo das Schiff, das die Kollision verursachte, erreicht werden

kann; der Richter des Hafens, wo man ein anderes Schiff desselben Reeders oder ein ihm gehörendes Besitztum mit Beschlag belegen kann; der Richter am Orte, wo der Beklagte von der Zitation erreicht werden kann, auch wenn er dort keinen Wohnsitz und keine Niederlassung hat; der Heimatsrichter des Klägers; falls mehrere Beklagte vorhanden sind, der für einen ihnen kompetente Richter; der für den Hauptprozess kompetente Richter in dem Fall einer Regressklage des Beklagten gegen den Kläger, ebenso wie in dem Falle der Klage auf Garantiestellung gegen eine dritte Partei.

Die einzelnen Vereine waren angesichts dieser Divergenzen um ihre Ansicht gefragt. Dieses Material hatte einem Ausschuss des deutschen Seerechtsvereins zur Bearbeitung und Stellungnahme unterlegen. In einem Bericht empfiehlt der Ausschuss unter Hervorhebung besonderer Gesichtspunkte folgende Gerichtsstände als zulässig für Kollisionsklagen:

Wohnsitz des beklagten Reeders; Heimatshafen des in Anspruch genommenen, bei der Ansegelung beteiligten Schiffes; Hafen, in dem das in Anspruch genommene, bei der Ansegelung beteiligte Schiff in das Schiffsregister eingetragen ist; Gericht der Widerklage; des Arrestes; den vereinbarten Gerichtsstand.

Weitere Gerichtsstände werden als nicht erforderlich bezeichnet und sollten nicht anerkannt werden; speziell sind nicht anzuerkennen:

der Gerichsstand des Orts der Ansegelung; der Gerichtsstand des Ortes, wo sich das in Anspruch zu nehmende Schiff oder andere Vermögensobjekte des Reeders dieses Schiffes befinden, wenn nicht dieser Gerichtsstand durch Arrest begründet wird; der Gerichtsstand des Ortes, wo die Klage dem Beklagten zugestellt wird; der Gerichtsstand der Staatsangehörigkeit oder des Domizils des Klägers; der für nur einen unter mehreren Beklagten begründete Gerichtsstand; der Gerichtsstand der Konnexität für Regressklagen gegen Dritte, z. B. Schlepper, Versicherer.

In der an diesen Bericht sich schliessenden äusserst lebhaften Diskussion wird zunächst über die Frage gestritten, ob es zweckmässig ist, die Kompetenz auch dem Gerichte am Kollisionsort zuzuweisen. Bei der Abstimmung wird diese Frage von deutschen, englischen, amerikanischen und französischen Delegierten verneint, von den übrigen bejaht. Es wurden weiterhin die folgenden Fragen: Ist die Kompetenz zu erteilen in einem Kollisionsfalle, 4) dem Richter desjenigen Ortes, wo man ein anderes Schiff desselben Reeders oder ein ihm gehörendes Besitztum mit Beschlag legen kann, 5) dem Richter des Ortes, an welchem der Beklagte von der Citation erreicht werden kann, auch wenn er daselbst weder Wohnsitz noch Niederlassung hat, 6) dem Richter am Heimatssitze des Klägers, 7) in dem Falle, dass mehrere Beklagte vorhanden sind, dem für einen von ihnen kompetenten Richter? sämtlich, nachdem in namentlicher Abstimmung die Voten der Staaten herbeigeführt waren, mit verhältnismässiger starker Majorität durch diese im verneinenden Sinne beantwort. Diese Abstimmung deckt sich bei den Fragen 5, 6 und 7 mit dem vom Ausschuss des deutschen Vereins für internationales Seerecht in seinem Bericht abgegebenen Gutachten und insofern auch in Bezug auf die Frage 4, als der Ausschuss in diesem Falle dem Ortsrichter die Kompetenz nur zugesteben wollte, »wenn der Arrest angeordnet wird, jedoch nur bis zum Werte des arrestierten Objekts«. Die Frage 8, ob der für den Hauptprozess kompetente Richter auch für den Fall einer Regressklage des Beklagten gegen den Kläger kompetent sein soll, wurde unter Ausscheidung der Unterfrage, ob auch im Falle der Klage auf Garantieleistung gegen eine dritte Partei, im zustimmenden Sinne beantwortet; konform dem Votum des deutschen Vereins.

Damit war dieser Gegenstand der Tagesordnung erledigt. Die ständige Kommission erhielt den Auftrag, die gefassten Beschlüsse für eine auf dem nächstjährigen Kongress stattfindende Lesung zu redigieren.

In eine Erörterung über den noch auf der Tagesordnung stehenden Punkt »Eigentum an Seeschiffen, Schiffsgläubigerrechte, Pfandrechte und dinglicbe Wirkung derselben«, konnte der vorgeschrittenen Zeit wegen nicht mehr eingetreten werden.

Jahresbericht des Nautischen Vereins zu Hamburg.
(1902.)

Dem Bericht wird entnommen:

Wie aus den nachstehenden Mitteilungen über die Tatigkeit des Vereins hervorgeht, hatte er im letzten Jahre ein grosses Arbeitspensum zu bewältigen. Fragen allgemeinen Interesses wie auch lokaler Natur traten zur Beantwortung an ihn wiederholt heran und wie stets so dürfen auch die diesjährigen Beschlüsse als ein nach reiflicher Überlegung erfolgter Meinungsausdruck des Vereins aufgefasst werden. Neben vielen sehr wichtigen Gegenständen stand auch in diesem Jahre die Ruderkommandofrage im Vordergrund des Interesses und der Beratungen. Ein Beschluss der Bremer Reeder, die, als langjährige Anhänger des »Rechts«- und »Links«-Ruderkommdos, zur Einführung des Marine-Ruderkommandos ihre Bereitwilligkeit erklärt hatten, gab dem Verein Anlass, nicht nur seine Verwunderung über diese Frontwendung auszusprechen, sondern mit allem Nachdruck für die Aufrechtorhaltung seines alten Standpunktes einzutreten. Um auch den übrigen Mitgliedern des Deutschen Nautischen Vereins die konsequente Haltung des Vereins zur Kenntnis zu bringen und sie zur Stellungnahme zu veranlassen, wurde in entsprechender Weise für eine Verbreitung der wohlbegründeten Beschlüsse des Vereins Sorge getragen. Dieser Schritt hatte insofern grossen Erfolg, als unsere auf dem Nautischen Vereinstage am 17. Februar von unserem Mitgliede Herrn Inspektor Polis sehr wirksam unterstützte Resolution für Einführung des »Rechts«- und »Links«-Ruderkommandos mit grosser Stimmenmehrheit angenommen wurde. Durch die sachliche Art mit der dieser Antrag des Vereins vorbereitet und von verschiedenen Mitgliedern auf dem Vereinstag, insbesondere von Herrn Polis, verteidigt und unterstützt wurde, ist unzweifelhaft das Ansehen unseres Vereins gewachsen.

Am ersten Montag im Oktober wurden die während des Sommers unterbrochenen Sitzungen wieder aufgenommen und mit Ausnahme der Weihnachts- und Osterfeiertage bis zum letzten Montag im April wöchentlich einmal abgehalten. Während dieser Dauer konnten 25 ordentliche Sitzungen und eine Generalversammlung stattfinden.

Zu Beginn der Sitzungsperiode zählte der Verein 286 Mitglieder. Im Laufe des Berichtsjahres sind 1 verstorben, 13 ausgeschieden und 41 neu hinzugetreten, sodass die Mitgliederzahl Ende April 313 betrug.

Nach Schluss des Berichtsjahres hatte der Verein noch den Verlust seines Ehrenpräses, Herrn Dr. Antoine-Feill sen. und seines zweiten Vorsitzenden Herrn Direktor Ludolph Meyer zu beklagen. Zwei Mitglieder, die in einer langen Reihe von Jahren die Bestrebungen des Vereins durch ihre gediegene Kenntnis und Erfahrung in ganz hervorragender Weise unterstützt haben. Ihre Namen sind in der Geschichte des Vereins mit unauslöschlichen Lettern eingetragen und ihrer Tätigkeit wird der Verein, indem er sich selbst ehrt, ein dauerndes Andenken bewahren.

Laut Kassenbericht verfügte der Verein über ein Vermögen von 3330,37 ℳ.

Der Verein beschäftigte sich im verflossenen Berichtsjahre vom 7. Oktober 1901 bis 28. April 1902 mit folgenden Gegenständen:

Ruderkommando; Tarif im Kaiser Wilhelm-Kanal; Öffentliche Prüfungsanstalten für Anker und Ketten; Zufluchtshafen von Nexö auf Bornholm; Signalstelle bei Cuxhaven; Sturmwarnungswesen; Ausrüstung der Kauffahrteischiffe mit Hilfsmitteln zur Krankenpflege; Höhenunterschied zwischen Top- und Seitenlichtern; Berechtigung der Seemaschinisten II. Klasse zum einjährig-freiwilligen Dienst; Neues Gebäude für die Hamburger Navigationsschule; Prüfungswesen für Küsten- und Seeschiffer; Fragebogen betr. Schallsignale; Gesetz betr. die Untersuchung von Seeunfällen.

Hierzu äussert sich der Bericht u. a.:

»Der Verein trat sodann in eine paragraphenweise Beratung des Gesetzes ein, weil er sich überzeugt hatte, dass das bestehende Gesetz den Zeitverhältnissen nicht mehr in allen Punkten gerecht werde. Die von einer Seite wiederholt ausgesprochene Behauptung, dass die zu einer Spezialberatung verwendete Zeit durch Stellungnahme zu anderen auf der Tagesordnung des Vereinstages stehenden Gegenständen praktischer ausgenutzt werden könne, weil wegen unzulänglicher Vorbereitung der Teilnehmer des Vereinstages dort eine paragraphenweise Durchberatung nicht zustande kommen werde, wurde nicht geteilt.

Wie die Erfahrung später gelehrt hat, wurde vom Vereinstage die Beratung über das Gesetz betr. die Untersuchung von Seeunfällen, gegen den Widerspruch der Delegierten des Hamburger Vereins, unter Absetzung von der Tagesordnung an eine Kommission verwiesen, deren Vorschläge dem nächstjährigen Vereinstage zur Stellungnahme unterbreitet werden sollen. Diese Einschaltung ist hier erfolgt, um an der erwähnten Erfahrung und in der Erinnerung an das vom Vereinstage gegenüber der Fischerlichterfrage vor zwei Jahren beobachtete gleiche Verfahren auszusprechen, dass sowohl die Fischerlichterfrage im Jahre 1900 wie das Gesetz betr. die Untersuchung von Seeunfällen im Jahre 1902 von den jeweiligen Vereinstagen hätten erledigt werden können, wenn sich die Mitgliedsvereine des Deutschen Nautischen Vereins zu den rechtzeitig auf die Tagesordnung des Vereinstages gestellten Gegenständen mit dem gleichen Aufwand von Arbeit zugewandt hätten, wie es pflichtschuldigst der Nautische Verein zu Hamburg getan hat.«

Vorträge wurden über folgende Themata gehalten:

Das neue nautische Jahrbuch, vom Mitgliede Herrn Knipping; Kurssignale bei Nacht und dickem Wetter vom Mitgliede Herrn Rechtsanwalt Dr. Ehlers; Kurssignale bei Nebel, ebenfalls von Herrn Dr. Ehlers; Verhandlungen des Comité maritime international in Paris 1900, vom Mitgliede Herrn Dr. Korn; Neue Segelhandbücher, vom Mitgliede Herrn Kapt. Meyer, Assistent der Seewarte; Flüssige Feuerung, vom Mitgliede Herrn Aagaard.

Die folgenden Vorführungen fanden statt:

Behr's Nachtsignale, vom Mitgliede Herrn Behr; Quadrant-Davit, von Herrn Wellin; Kent's Speed Indicator and Recorder, von Herrn Gordon; Automatisches Loggregister, von Herrn Hammar.

Zum Schlusse des Berichtes mag noch erwähnt werden, dass der Verein durch alphabetische Zusammenstellung aller Gegenstände, die ihn seit seiner Gründung beschäftigt haben, ein Register anfertigen lässt.

Dampferwege zwischen Nordeuropa und Westindien.*)

Zwischen der Deutschen Bucht der Nordsee und Westindien führt der Dampferweg ausgehend wie heimkehrend immer durch den Englischen Kanal. Er ist, ausserhalb des Kanals auf dem grössten Kreise zurückgelegt, etwa 30 Sm. kürzer als der Weg nördlich um Schottland. Dagegen ist die Distanz zwischen der Ostsee und St. Thomas, wenn nördlich um Schottland gemessen, etwa 240 Sm. kürzer als die Distanz auf dem Wege durch den Englischen Kanal.

Ausreisen. Der in der Karte angegebene Weg des grössten Kreises zwischen Bishop Rock und St. Thomas führt auf der grössten Strecke durch das Gebiet der veränderlichen, vorwiegend westlichen Winde und östlichen Strömungen. Aus diesem Grunde können ihn ausgehend nur solche Dampfer mit Vorteil benutzen, die vermöge grosser Maschinenkraft wenig beeinflusst werden. Für alle anderen Dampfer empfiehlt es sich, einen südlicher gelegenen Weg zu nehmen, der, obwohl etwas länger, doch günstigere Verhältnisse bietet für die Ausführung der Reise, als der Weg auf dem grössten Kreise. Der gebräuchlichste Weg führt von Ouessant nach dem Ostende der Azoren-Insel St. Michael, und von dort weiter nach dem jeweiligen nächsten Ansteuerungspunkt in Westindien, wobei die letztgenannte Strecke in den Wintermonaten durchschnittlich auf südlicher gelegenem Wege als im Sommer zurückgelegt wird. Die Dampfer der deutschen regelmässigen Linien laufen zunächst sämtlich St. Thomas an; ihr Weg führt daher von St. Michael nach Sombrero-Eiland als Ansteuerungspunkt und dann östlich von den Virgin-Inseln weiter nach St. Thomas. Die Entfernung auf diesem Wege beträgt: Ouessant—St. Michael 1080 Sm., St. Michael—Sombrero gr. Kreis 2307 Sm. und Sombrero-St. Thomas 90 Sm., insgesamt 3477 Sm.

Von der Ostsee führt der ausgehende Weg nach Westindien der Wind- und Wetterverhältnisse halber ebenfalls durch den Englischen Kanal.

Rückreisen. Der Weg des grössten Kreises ist für die Rückreisen fast stets zu empfehlen. Er ist nicht nur der kürzeste Weg, sondern man findet auf ihm durchschnittlich auch günstige Verhältnisse zur Förderung der Reisen. Nur in den Wintermonaten, wenn in verhältnismässig niederen Breiten schwere Stürme auftreten, dürfte es sich für kleinere Dampfer empfehlen, südlich davon zu bleiben. Von St. Thomas führt der Weg westlich um die Virgin-Inseln, und die Entfernung auf dem Wege der Karte bis nach Bishop Rock beträgt insgesamt 3376 Sm. Er ist mithin um rund 100 Sm. kürzer als der Weg der Ausreise.

Nach der Ostsee ist der direkte Weg des grössten Kreises bis nach Nordschottland, ferner durch den Pentland Firth und die nördliche Nordsee, wie bereits erwähnt, um 240 Sm. kürzer als der Weg durch den Englischen Kanal. Da die Wind- und Wetterverhältnisse auf diesem kürzesten Wege, besonders im Sommer, nicht ungünstiger sind als auf dem längeren durch den Englischen Kanal, so kommt er für die Rückreisen von Westindien sehr in Betracht.

*) Oktober-Monatskarte der Seewarte.

Die Expedition Sverdrups.

Bekanntlich ist die Sverdrup'sche Expedition, die mit Nansens Fram ihren Weg nach dem hohen Norden antrat, Mitte September nach vierjähriger Abwesenheit in Christiania angekommen. Über die Reise und ihren Verlauf in seinen wesentlichsten Begebenheiten wird das Folgende berichtet:

»Unsere Expedition, so erzählt Kapitän Sverdrup bestand ausser mir selbst aus 15 Personen. Sechs davon waren wissenschaftlich ausgebildet. Ein Offizier übernahm die kartographischen Arbeiten, unser Schiffsarzt, der leider bald nach Beginn der Reise starb, die meteorologischen Beobachtungen. Die Namen meiner hervorragendsten Genossen waren Leutnant Isaachsen, Bay (Zoologe), Simmons (Botaniker), Schei (Geologe) und Svendsen (Arzt). Zur Ausrüstung gehörten eine Menge Schlitten und eine grosse Meute Hunde. Ende Juli erreichten wir die grönländischen Ansiedelungen. Der Versuch, durch den Robeson-Kanal zu fahren, scheiterte. Der »Fram« blieb am Kap Sabine, unfern Ellesmere-Land bei ungefähr 70° N-Br. im Eise stecken. Wir mussten wohl oder übel an der Rice-Strasse unsere Winterquartiere aufschlagen. Im Laufe des Herbstes machten wir eine Schlittentour weit hinein nach Ellesmere-Land, über endlose Eisfelder, und begannen mit der Erforschung und der kartographischen Aufnahme, der innersten Spitze des Fjordes am Hayes-Sunde. Dazwischen unternahmen wir namentlich, um Futter für die Hunde zu bekommen, glücklich verlaufende Jagdzüge.

Der Sommer 1899, dem wir so hoffnungsvoll entgegengesehen hatten, war uns wegen der schlechten Eisverhältnisse leider ungünstig. Wir gingen an der Südküste von Ellesmere-Land bei 76° 29″ N-Br. und 84° 24″ W-L. in Winterquartiere. Bald darauf unternahm ich mit drei Begleitern eine Bootfahrt, um ein Depot anzulegen. Dabei wurden wir vom Eise abgeschnitten und mussten einen Monat in der Nähe des Bootes kampieren, bevor wir an Bord wieder zurück konnten. Nach unserer Rückkehr an Bord brachen wir bald wieder zur Errichtung von Depots und Aufnahme von Karten auf. Am 22. Oktober wurden wir plötzlich 68 Meilen weit vom Schiff entfernt durch offenes Wasser aufgehalten, über welchem so dichter Nebel lag, dass wir die Weite seiner Ausdehnung nicht ermessen konnten. Zu unserer Überraschung lief der Küstenstrich, den wir passiert hatten, direkt nach Westen. Die nördliche Biegung des Landes, die auf der Jaglefield'schen Karte verzeichnet ist, war nirgends zu entdecken. Am 16. November waren unsere Fahrten für diesen Herbst beendet.

Am 23. Februar 1900 begaben sich Isaachsen, Schei, Stoltz und Bay in vier Schlitten nach dem im Sommer vorher angelegten Depot, um es zu prüfen und die Proviantvorräte noch zu verstärken. Sie kehrten am 3. März mit der Kunde zurück, dass Eisbären das Depot zerstört und namentlich fast alles Hundefutter aufgefressen hätten. Ausserdem hätten sich im Jones-Sund gewaltige Eisschraubungen gezeigt, die das Schiff nicht durchlassen würden. Wir verfertigten deshalb schnell ein Segeltuchzelt, und ich begab mich am 7. März mit Bay und Fosheim auf neue Entdeckungsfahrten. Bay wurde beim Depot, das wir Björneborg tauften, als Wachtposten zurückgelassen, Fosheim und ich gingen weiter westwärts. Zwischen Nord Kent und Ellesmere-Land stiessen wir auf offenes Wasser, in dessen reissendem Strudel ungeheure Eisschollen durcheinander trieben. Das Vorgehen den Sund entlang erwies sich als zu schwierig. Wir kehrten deshalb am 14. März an Bord zurück. Die Hauptexpedition brach in zwei Abteilungen mit neun Mann und ebensoviel Hunden am 17. und 20. März zunächst nach Björneborg auf, von wo alle zusammen am 23. nach dem Sund zu weiter gingen, der am folgenden Tage erreicht ward. Dann ging es unter grossen Strapazen diesen entlang. Bald mussten wir uns mit Spaten, Picken und Beilen durch das tief und bizarr zerklüftete Eis arbeiten, bald wieder war dieses so weich und schlüpfrig, dass wir jeden Augenblick befürchten mussten, Hunde und Vorratsladungen die steile Wand hinunter in die eisige Flut rutschen zu sehen. Nach dreitägiger Mühsal überschritten wir den 20 Meilen breiten Sund ohne andern Unfall als den Verlust einer Ladung. Am 31. März kehrten Baumann, Raanäs, Stoltz und Henriksen in einer Entfernung von 175 Meilen vom Schiffe wieder nach Björneborg um. Wir anderen gingen bei einer Temperatur von 42° Kälte unter grossen Schwierigkeiten nordwärts weiter. Zwei Schlittenexpeditionen, die eine aus Isaachsen und Hassel, die andere aus Fosheim und mir bestehend, machten sich, jede mit Proviant für 50 Tage versehen, an die Erforschung der noch unbekannten Westküste von Ellesmere-Land. Am 16. April, beim 79. Breitengrade, trennte ich mich von Isaachsen, den ich nach Westen schickte. Ich selbst ging weiter nach Norden und kam durch sehr bergiges, von grossen Fjorden zerschnittenes Gebiet am 4. Mai bis zum 81. Breitengrade, von wo sich das Land noch weiter nach Norden ausdehnt, wir jedoch nach Björneborg umkehrten, das wir am 2. Juni erreichten. Fosheim und ich gelangten am 4. Juni, nach einer Abwesenheit von 76 Tagen, wieder an Bord. Isaachsen und Hassel, die das neue Land westlich bis 98 Grad erkundet hatten, folgten erst am 19. Juni.

Am 9. August verliessen wir das Winterquartier, dampften den Jones-Sund westlich entlang, drangen dann, von Eismassen vielfach aufgehalten, durch die Cardigan-Strasse vor und schlugen unser Winterlager bei 76 Grad 48 Min. nördlicher Breite und 89 Grad westlicher Länge auf. Während des folgenden Winters wurden wir viel von Wölfen belästigt. In mancher Nacht machten wir Jagd auf die heulenden Bestien, fingen auch ein paar lebendig.

Alle Mann brachen am 8. April wieder auf: Isaachsen und Hassel westwärts zur genaueren Erforschung des im vorigen Jahre dort entdeckten Landes, Fosheim Raanäs, Schei und ich nach Norden, um den Sund zu finden, der, wie wir annahmen, Ellesmere-Land von dem Gebiet meiner vorjährigen Touren trennte. Am 4. Mai, bei 80 Grad 30 Minuten nördlicher Breite schickte ich Raanäs und Fosheim nach Osten und ging selbst mit Schei nach Westen. Sehr bald gelangten wir jedoch in so rauhes Polareis, dass Umkehr geboten war. Am 18. Juni erreichten wir den »Fram«. Isaachsen und Hassel hatten bei 78 Grad nördlicher Breite einen Sund entdeckt, der Nord-Cornwall vom nördlicher belegenen Lande trennt. Wir fuhren ihn entlang, erst nach Westen, dann nördlich, endlich nordwestlich, bis zu 79 Grad 30 Min. nördlicher Breite und 106 Grad westl. Länge, wo das Land sich östlich und südlich umbog. Nach Westen und Norden war weit und breit nur Polareis zu sehen. Ende August war das Eis immer noch drei Fuss dick. Mit Benutzung der Flut kamen wir die Küste entlang etwa neun Meilen nach Süden, dann aber nicht weiter. So mussten wir uns darauf einrichten, hier zu überwintern. Am 2. April ging ich mit Schei nach Norden zur Erforschung eines noch unentdeckten Reiches von Grinnel-Land. Am 9. Mai, bei 81 Grad 37 Min. n. Br., kehrten wir um und waren am 16. Juni wieder an Bord. Fosheim, Baumann und Raanäs fuhren zu Schlitten nach Beechey-Island, um aus dem dortigen englischen Depot einige uns notwendige Utensilien zu holen, fanden es aber bis auf einen Teil der Hausmauer zerstört. Der Kutter »Mary« war vollkommen, und zwar offenbar mutwillig, untauglich gemacht worden; der Mast und das Bugspriet waren abgesägt. Im Juli 1902 befanden sich Bay, Isaachsen, Simmons und Henriksen in einem Boote im Jones-Sund, als ein Südoststurm das Eis in Massen hineintrieb und sie auf einer kleinen Insel an Land zu gehen zwang, um ihr Fahrzeug nicht von Eisschollen zerdrückt zu sehen. Der Sturm hielt tage- und wochenlang an, und sie kamen, nur mit wenig Proviant versehen und durch das wirbelnde Eis abgeschnitten,

in höchste Gefahr, zu verhungern. In der äussersten Not gelang es ihnen, das Boot durch die Eismassen nach einer Stelle an der Fjordküste zu bugsieren, wo sie vom »Fram« aus gesehen und in Sicherheit gebracht werden konnten. Am 6. August traten wir die Heimreise an.

Schiffbau.

Stapelläufe.

Am 20. September wurde in Grand-Quevilly bei Havre das für die »Société de navigation du Sud-Ouest« in Bordeaux erbaute Vollschiff »**Madeleine**« zu Wasser gelassen. Seine Dimensionen sind: 86 × 13,35 × 7,29 m; Grösse 3200 t R.-Br.

* * *

Am 27. September fand auf der Rostocker Neptunwerft der Taufakt für den der Hamburg-Amerika-Linie gehörigen Passagierdampfer »**Prinz Sigismund**« statt. Der Dampfer hat folgende Abmessungen: 370′ = 112,78 m × 45′ = 13,72 m × 46′ 6″ = 14,17 m. Nach den Vorschriften des Germanischen Lloyd und der Seeberufsgenossenschaft gebaut, erhält der Neubau acht wasserdichte Schotten, die das Schiff in 9 Abteilungen zerfallen lassen. Neben diesen Querschotten sind noch eiserne Längsschotten vorgesehen, die einem Ueberschiessen loser Ladung vorbeugen sollen. Ein Schlingerkiel ist in genügender Grösse an beiden Seiten vorhanden. Das Schiff fasst 5200 t Laderäume, zu deren Bearbeitung fünf grosse Ladeluken um die Dampfwinden gruppiert sind, die bis 16 t schwere Lasten heben. Sämtliche Ladebäume werden an zwei Masten mit Schoonertakelage befestigt. Dem Steuermechanismus ist die weitgehendste Aufmerksamkeit gewidmet. Von der Kommandobrücke aus vermittelst Telemotorleitung beeinflusst und am Apparat selbst durch Handrad regulierbar, arbeitet der Mechanismus mit 15 Atmosphären Überdruck und ist trotzdem noch imstande, bei einem auf 7 Atmosphären reduzierten Druck das Ruder innerhalb 15 Sekunden von hart Backbord nach hart Steuerbord zu legen. Der grosse, 60 Personen Platz bietende Speisesaal, Damen- und Herrenzimmer, Rauchsalon etc. werden in bekannter Eleganz ausgestattet. Jeder der Wohnräume, die im übrigen alle aussergewöhnlich hoch sind, erhält besondere Luftzirkulation und elektrisches Licht. Die Provianträume erhalten eine künstliche Kühlung durch eine grosse Eismaschine. Die Maschine ist eine vertikale direkt wirkende vierfache Expansionsmaschine von 3500 indizierten Pferdestärken mit Zylindern von 570, 820, 1200 und 1730 mm bei 1200 mm Hub. Der Dampf wird in zwei Doppelkesseln erzeugt (3750 × 6230 mm), deren Heizfläche 616 qm beträgt und die mit einem Druck von etwa 15 kg arbeiten. Der Hülfskessel hat Dimensionen von 375 × 3350 mm. Die Steuerung ist eine Stephensen'sche Kulissensteuerung mit rotierender Dampfumsteuerungsmaschine und Handumsteuerung. Alle Wellen sind aus bestem Stahl, die Schraubenflügel aus Stone's Manganese-Bronze angefertigt.

Vermischtes.

Vereinbarungen betr. das Auffischen von Heringsnetzen. Zwischen den holländischen Reedern von Fahrzeugen der grossen Heringsfischerei, vertreten durch die Vereeniging ter bevordering van de Nederlandsche Visscherij und den deutschen Heringsfischerei-Gesellschaften, vertreten durch den Deutschen Seefischerei-Verein, ist ein Abkommen getroffen, welches das Auffischen und den Austausch aufgefundener Heringsnetze sowie den hierfür zu zahlenden Bergelohn regelt.

(Mitt. d. Deutschen Seefischerei-Vereins.)

Die Hamburg-Amerika Linie in Cuxhaven. An die Tatsache der Aufhebung des Cuxhavener Baubureaus der Hamburg-Amerika Linie sind in der Presse vielfach unzutreffende Folgerungen geknüpft worden. Namentlich ist es nicht richtig, dass die Gesellschaft beabsichtige, die vor kurzem erst vollzogene Verlegung ihres Schnelldampferbetriebes nach Cuxhaven ganz oder teilweise wieder rückgängig zu machen. Wenn die P-Dampfer nicht am Molenkopf anlegen, sondern auf der Reede von Cuxhaven vor Anker gehen, so handelt es sich hierbei um eine aus sehr begreiflichen Ersparnisrücksichten getroffene Massregel, die mit einer Einschränkung des Betriebes der Gesellschaft in Cuxhaven durchaus nichts zu tun hat. — Dass die Hamburg-Amerika Linie ihre Cuxhavener Terrains weder an den Stettiner Vulkan verkauft hat, noch wegen des Verkaufs in Unterhandlungen steht, ist bereits wiederholt konstatiert worden.

Wasserstandsanzeiger in Bremerhaven. Am Aussendeiche beim Südende des alten Hafens ist jetzt ein Signalmast fertiggestellt, durch den Schiffen bezw. den dieselben fahrenden Lotsen der jeweilige hiesige Wasserstand angezeigt werden soll. Aehnliche Einrichtungen nur in kleinerem Massstabe bestehen schon seit Vollendung der Weserkorrektion in Brake und Vegesack. Da der für die Signalstation gewählte Platz den Stürmen sehr ausgesetzt ist, so musste auf äussert widerstandsfähigen Bau Bedacht genommen werden. Auf einem 20 m hohen eisernen Gittermast steht eine 12 m hohe hölzerne Stange. Die Signalvorrichtungen sind an einer eisernen Rast angebracht, die auf dem Gittermast ruht. Der Wasserstand wird am Tage durch emporgezogene Körbe angezeigt, die teils Kugel-, teils Kegelform haben und zwar wird durch erstere die Wasserhöhe in Metern, durch letztere die dazwischen liegenden Doppeldezimeter angegeben. Abends erfolgt die Zeichengebung durch rote und weisse Laternen, in denen elektrisches Licht brennt. Der Strom für diese wird durch eine Leitung zugeführt, die von der den Neuen und den Kaiserhafen umschliessenden Kabelleitung ausgeht. In der Schleuse des alten Hafens ist ein Pegelbrunnen eingebaut worden, in dem sich ein selbsttätiger Pegel befindet, der durch elektrische Kontakte den jeweiligen Wasserstand in Sprüngen von je 20 cm nach dem Wärterhäuschen am Fusse des Signalmastes anzeigt. Der Wärter hat nach diesen Angaben am Tage die betr. Signale zu hängen, abends die Laternen ein- oder auszuschalten. An der Stange befindet sich ein Semaphor, der durch die Stellung seiner Arme — ob aufwärts, abwärts oder wagerecht gerichtet — angibt, ob zur Zeit Flut, Ebbe oder Stauwasser herrscht. Die Anlage wird nicht bloss den von hier aus weseraufwärts gehenden Schiffen, sondern auch denen, die nach See wollen, von grossem Nutzen sein. Die wirkliche Inbetriebstellung erfolgt Anfang Oktober.

Grosser Schwindel bei Seeversicherungen. Einem eben so verwegenen als gemeinem Schwindel bei Seeversicherungen ist man auf die Spur gekommen, der besonders in Anbetracht der Personen, die bei demselben die erste Rolle gespielt haben, noch viel Staub aufzuwirbeln verspricht. Soweit bisher mit Bestimmtheit verlautet, handelt es sich um folgendes: Mehrere hiesige Kaufleute — es werden bisher zwei Firmen genannt — bezogen zu wiederholten Malen grosse Quantitäten Waren unter der Bedingung der Seeversicherung. Der Versicherungsgesellschaft fiel es auf, dass mehrere Male hintereinander dieselben Empfänger in Konstantinopel ganz erhebliche Havarien an den ihnen zugehenden Waren konstatieren lassen konnten und sie — die Gesellschaft — jedesmal 60—75 % des Warenwertes als Versicherungssummen für Havarieschäden zu zahlen hatte. Da jedoch die Reklamationen der Warenempfänger stets von der erforderlichen Beglaubigung des Havarieschadens durch einen hiesigen Agenten einer anderen grösseren, bekannten Versicherungsgesellschaft begleitet war, so konnte die ver-

sichernde Gesellschaft nichts anderes tun, als den angeblichen Schaden immer prompt zu regulieren. Nunmehr haben jedoch die Nachforschungen ergeben, dass der Vertreter der »anderen bekannten« Versicherungsgesellschaft mit den Warenempfängern gemeinsame Sache gemacht hatte und denselben stets, ohne dass die geringste Havarie vorgekommen wäre, die Beglaubigungsatteste auf 60–80% Havarieschäden ausstellte. Diese 60—80% vom Werte der versicherten Waren teilte der Warenempfänger, sobald er die Summe von der Versicherungsgesellschaft geerhielt, stets mit dem Aussteller der Atteste, der notabene drei — sage: drei — Versicherungsgesellschaften vertritt, während er — der Kaufmann — noch die intakte Ware, die ihren vollen Wert hatte, für sich nahm! — Die Angelegenheit dürfte noch sehr üble Folgen für den hiesigen Versicherungsagenten, der die falschen Atteste ausstellte, haben.

(Konst. Handelsblatt.)

Vereinsnachrichten.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 1. Oktober 1902. Wegen Erkrankung des I. Vorsitzenden leitete der II. Vorsitzende, Herr Kapt. Bendix, die Versammlung. Als ordentl. Mitglied wurde aufgenommen: Herr Kapt. Gottlieb Reinicke, Assistent der Seewarte. Aus den zahlreich vorliegenden Zeitschriften und Drucksachen wurden die wichtigsten Mitteilungen bekannt gegeben, darunter hervorgehoben ein Artikel der »Hansa« No. 36 auf der Verbandsseite »Zur Verhütung von Kollisionen«, welchem Artikel eine kurze Besprechung gewidmet wurde. Eingegangen sind zwei Schreiben von dem Staatssekretär des Innern und vom Königl. preussischen Ministerium für Handel und Gewerbe. Ferner wurde hingewiesen auf den Artikel in der »Hansa« No. 39 »Die Witterungsverhältnisse auf dem Nordatlantischen Ozean im Oktober 1902« von Dr. E. Herrmann und werden die aktiven Kapitäne, die im Oktober den Nordatlantischen Ozean befahren, ersucht, Mitteilungen darüber zu machen, ob und in wie weit diese Wettervorhersage zutrifft, damit diese Berichte im allgemeinen Interesse durch die »Hansa« veröffentlicht werden können. Es wurde dann noch eine interne Angelegenheit erledigt und darauf die Sitzung vertagt bis zum 8. Oktober.

Der **Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine Hamburg** schreibt: Am Donnerstag, den 25. ds. Mts. hielt der Verein eine sehr gut besuchte Versammlung ab. Nach Verlesung des Protokolls und der Eingänge wurden 16 Herren als Mitglieder in den Verein aufgenommen. Auf der Tagesordnung stand die Besprechung zweier Erfindungen des Herrn Spethmann: 1) ein stellbarer Davit, 2) Schottüren, die von einem Punkt des Schiffes zu schliessen sind. Zu Punkt 1 wurde ausgeführt, dass die Erfindung an sich ja sehr praktisch zu nennen sei, da dieselbe ermögliche, Boote an der Luvseite eines stark überliegenden Schiffes auszusetzen, dass aber andererseits in der Praxis die ausgesetzten Boote wenig nützen werden, da kaum anzunehmen sei, dass dieselben bei hohem Seegang von Schiff klar kommen würden. Desto mehr Wichtigkeit wurde dem Punkt 2 beigemessen. Es wurde hier ausgeführt, dass gerade auf dem Gebiet der schnellen und sicheren Schottenschliessung noch gar nichts geleistet sei. Der Norddeutsche Lloyd habe zwar eine solche Vorrichtung, doch leide dieselbe an dem grossen Fehler, dass bei einem Defekt an der Rohrleitung — und bei dem hohem Druck, mit dem diese Vorrichtung arbeitet, ist ein solcher leicht möglich — gleich der ganze Apparat ausser Betrieb gesetzt sei. Die Erfindung des Herrn Spethmann habe demgegenüber einen grossen Vorzug und es sei zu wünschen, dass die deutschen Reedereien die Sache eingehend prüfen und eventuell einführen würden. Es wurde dann beschlossen, Herrn Spethmann zu veranlassen die Erfindung im Modell der nächsten Versammlung vorzuführen.

Büchersaal.

Hübner's Geographisch-statistische Tabellen. Ausgabe 1902. Herausgegeben von Hofrat Prof. Dr. **Fr. v. Juraschek**. **Heinrich Keller** in Frankfurt a. M.

Die Hübner'sche Tabelle hat in allen Kreisen bereits eine Verbreitung gefunden, wie selten ein ähnliches populäres Unternehmen, und es wird immer mehr erkannt, dass sie jedermann auf das bequemste und billigste in die wirtschaftlichen und geographischen Verhältnisse aller Länder der Erde einführt. Für die Bearbeitung dieser neuen Auflage sind wiederum die besten, teilweise offiziellen Quellen benutzt worden. Dieses Schriftchen erspart lästiges Aufschlagen in grösseren geographischen Werken und man gewinnt durch dessen Anschaffung Zeit, somit Geld. Alle Notizen darin sind in jeder Beziehung zuverlässig. Im vorliegenden Jahrgang ist besonders auch dem grossen Interesse, welches im Zusammenhange mit den zoll- und handelspolitischen Verhandlungen, der Warenbewegung im internationalen Handel entgegengebracht wird, Rechnung getragen, indem dem auswärtigen Handel des Deutschen Zollgebietes besondere Aufmerksamkeit gewidmet ist durch Aufzählung einerseits der wichtigsten Bezugs- und Absatzländer mit Angabe des Wertes ihrer Ein- und Ausfuhr im Jahre 1900, andererseits der wichtigsten Exportartikel des Deutschen Zollgebietes mit Angabe ihrer Menge und ihres Wertes im Jahre 1900. — Preis ℳ 1.50 bezw. 60 ₰.

Kaiser Wilhelm-Kanal.

Betriebs-Ergebnisse im Monat August 1902.

(Mitgeteilt durch **Gläfcke & Hennings**, Schiffsmakler, Brunsbüttelkoog—Hamburg—Holtenau.)
(Nach Ermittelungen des Kaiserl. Kanalamts Kiel.)

Es passierten den Kanal in beiden Richtungen:

Dampfer mit eigener Kraft	1171	mit	326 337	t N.-R.
do. geschleppt	—	»	—	»
Segler, geschleppt oder mit eigener Kraft	1632	»	66 417	»
Leichterfahrzeuge	242	»	45 258	»
Zus.	3045	»	438 012	t N.-R.

Von den Dampfern fuhren unter

deutscher Flagge	802	Fahrzeuge mit	184 442	t N.-R.
britischer »	53	» »	38 110	»
dänischer »	75	» »	29 255	»
schwedischer »	65	» »	17 774	»
norwegischer »	27	» »	12 847	»
französischer »	4	» »	1 849	»
russischer incl. finn. »	21	» »	13 444	»
div. Flaggen »	34	» »	28 586	»

Es hatten einen Tiefgang
von weniger als 5,9 m . . 2024 Schiffe
» 6 m bis 8,5 m . . . . 29 »

Die durchschnittliche Fahrzeit betrug:

für Dampfer mit 0,1—5,4 m Tiefgang:	8	Std.	40 Min.
» » » 5,5—6,9 » »	11	»	28 »
» » » 7,0—8,5 » »	13	»	26 »
» Schleppzüge	16	»	28 »

Die Abfertigungszeit in den Endschleusen betrug: in Brunsbüttel eingehend: 22 Min.
ausgehend: 17 »
in Holtenau eingehend: 21 »
ausgehend: 15 »

Es passierten bei elektrischer Beleuchtung:
während weniger als der halben Fahrzeit . . . . . 294 Fahrzeuge
» der halben oder eines grösseren Teiles der Fahrzeit . . . . . 233 »

Betriebserschwerender Nebel herrschte an 1 Tag.

Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.
(Geschäftsführender Verein, Steinhöft 1.)

Seeschiffer-Verein „Weser" in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin" in Stettin.

Schiffer-Gesellschaft in Lübeck.

Verein Flensburger Seeschiffer in Flensburg.

Seeschiffer-Verein in Danzig.

Auf die an den hamburgischen Senat gerichtete Eingabe betr. **Lokalverordnung für die Elbe** ist dem Verband folgende Antwort zugegangen:

»Beschlossen: Dem Verbande Deutscher Seeschiffer-Vereine auf die an den Hohen Senat gerichtete, zur Erledigung der Deputation überwiesene Eingabe vom 21. August d. J. zu eröffnen, seine zur Sicherung des Verkehrs auf der Elbe gestellten Anträge seien bereits, wenn auch in anderer Form in einem Entwurf zu einer Revierordnung aufgenommen und werden bei den deshalb in Aussicht stehenden kommissarischen Verhandlungen mit den zuständigen preussischen Behörden erörtert werden.«

Eingabe des Verbandes zum Gesetze betr. die Untersuchung von Seeunfällen vom 27. Juli 1877.

(Fortsetzung aus No. 39)

Für § 8, letzter Satz, nur folgender Wortlaut vorgeschlagen:

»Wo Vertretungen des Reeder-, Kapitäns-, Schiffsoffiziers-, Lotsen- und Handelsstandes vorhanden sind, sind dieselben vor Aufstellung der Liste mit ihren Vorschlägen zu hören.«

Der Zusatz »Schiffsoffiziers- und Lotsenstandes« ist die notwendige Folgerung des zu § 7 gestellten Antrages 2.

Zu § 9 wurde folgender Zusatz angenommen:

»Der Vorsitzende des Seeamts ist nicht befugt, eine auf der Beisitzerliste angeführte Person für die ganze Dauer des Geschäftsjahres von der Mitwirkung bei den Verhandlungen auszuschliessen.«

Da in einem Seeamtsbezirk Jahre hindurch auf der Beisitzerliste angeführte Personen vom Vorsitzenden des Seeamts absichtlich nicht zur Ausübung ihres Amtes herangezogen wurden, glaubt der Verband auf die Bekanntgabe des genannten Antrages nicht verzichten zu müssen.

Für Abs. 3 § 10 wird statt des heute bestehenden folgender Wortlaut vorgeschlagen:

»Nur auswärtige Beisitzer erhalten Reisekosten und Tagegelder.«

Mit diesem Antrag soll ausdrücklich die ehrenamtliche Eigenschaft eines Seeamtsbeisitzers ausgesprochen werden.

Zu den Paragraphen 11 bis 21 sind Abänderungsanträge nicht vorgenommen.

Zu § 22 folgender Zusatzantrag:

»Dem sach- oder rechtskundigen Beistand sind auf Verlangen die betr. Akten zur Einsicht zu überlassen.«

Da die vor Beginn der mündlichen Verhandlung durch die Vorermittelungen entstandenen Akten dem Beistand zur Einsicht nicht übergeben werden, diese aber zuweilen über sehr wichtige Ermittelungen Aufschluss geben, glaubt der Verband, dass einem praktischen Bedürfnis durch Berücksichtigung des Antrages Rechnung getragen werde.

§ 23 unverändert.

Für § 24, Satz 2, folgender Wortlaut:

»Dem Kapitän, Schiffsoffizier oder Lotsen, die für den Unfall verantwortlich gemacht werden können, sind vor Verkündung des Spruchs ihre zu Protokoll aufgenommenen Aussagen vorzulesen und zu genehmigen. Die genannten Beteiligten, sowie der Reichskommissar können beantragen, dass auch aus den Aussagen anderer Zeugen bestimmte Punkte vorgelesen und genehmigt werden.«

In diesem Abänderungsvorschlag sieht der Verband einen seiner Hauptanträge. Die Bestimmungen der Strafprozessordnung Buch 1 Abschnitt 3, 6 und 7, die laut § 19 auf das Verfahren Anwendung finden sollen, enthalten nichts über die Protokollierung und Genehmigung der Zeugenaussagen bei Untersuchungsverhandlungen und in der Hauptverhandlung. Bei den Seeämtern werden zwar bei der ersten Ermittelung wie auch im Hauptverfahren die Zeugenaussagen protokolliert, nicht aber findet eine nachträgliche Vorlesung oder Genehmigung statt.

Die Zeugen, die von ihren Aussagen nichts wieder hören, werden auf Aussagen vereidigt, die sie im Wortlaut der Niederschrift garnicht gehört haben. Die Vereidigung findet allerdings de facto nicht auf das statt, was niedergeschrieben ist, sondern auf das, was sie gesagt haben. Sobald aber die Akten später in irgend einem anderen Verfahren wieder benutzt werden, gelten doch die Angaben des Protokolls immer als beschworene Aussagen des betr. Zeugen. Das ist aber ein unhaltbarer Zustand und es ist durchaus erforderlich, dass nicht nur die Aussagen derjenigen, die als Angeklagte vor dem Seeamt stehen, möglichst wörtlich, wenigstens in ihren Hauptpunkten, niedergeschrieben den Betreffenden vor ihrer Vereidigung vorgelesen und genehmigt werden müssen, sondern dass ihnen auch sowie dem Reichskommissar das Recht eingeräumt wird, zu verlangen, dass aus den Aussagen anderer Personen bestimmte Punkte in das Protokoll aufgenommen werden müssen.

(Fortsetzung folgt.)

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.

Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1902. No. 41. Hamburg, den 11. Oktober. XXXIX. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Nochmal die Schallsignale im Nebel. — Schleppleistung oder Hilfeleistung in Seenot? — Höhe des Hilfslohnes. — Die Kailadungsgebühren in Hamburg. — Deutscher Schulschiff-Verein. — Schiffbau-Industrie der Vereinigten Staaten von Amerika im Fiskaljahre 1901 1902. — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mitteilungen. — Vereinsnachrichten. — Büchersaal. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Auf dem Ausguck.

Endlich nach überaus langwierigen Verhandlungen ist der **englischen Regierung** eine Auseinandersetzung mit dem nordatlantischen Dampfertrust insofern gelungen, als sich die **Cunard-Linie** zum Fernbleiben vom Trust gegen eine jährliche Subvention von 150 000 £ verpflichtet hat. Diese Staatsunterstützung ist aber nicht allein eine Belohnung für die Stellungnahme der Cunard-Linie zum Trust, sie erheischt auch von der Gesellschaft weitere Gegenleistungen. Vor allem sollen zwei grosse und schnelle neue Dampfer für den atlantischen Handel sofort in Angriff genommen werden, wozu wiederum die Regierung das Geld zu einem Zinsfusse von $2^3/_4$ pCt. zu geben hat. Die Cunard-Gesellschaft verpflichtet sich ferner nicht nur, dem amerikanischen Trust fernzubleiben, sondern, dass die Verwaltung der Linie nicht in die Hände von Ausländern — welcher Nation dieselben auch angehören mögen — kommen solle. Ferner sollen die sämtlichen Schiffe der Gesellschaft im Kriegsfalle stets der britischen Regierung zur Verfügung stehen. — Der Abschluss dieses Vertrages bedeutet für die englische Regierung den Bruch mit Jahrhunderte alten Prinzipien. Und aus diesem Grunde ist der Subventionsvertrag in mehr als einer Beziehung ein volkswirtschaftliches Ereignis von grosser Tragweite. Er hat seinen Ursprung in dem Gefühl, dass England sich sein Prestige in der Handelsschiffahrt selbst um einen hohen Preis sichern müsse. Und nicht allein das, sondern auch die Verfügung über eine Anzahl grosser Schnelldampfer im Kriegsfalle. Durch die ausserordentlichen Leistungen des deutschen Schiffbaues der jüngsten Zeit war der Glanz der bisher unerreicht dastehenden englischen Werften verblasst. Nun soll er wieder hergestellt werden — dadurch, dass der Staat einer Gesellschaft zwei solche Schiffe schenkt, die die Bestimmung haben, die deutschen Schnelldampfer zu übertreffen; denn das ist das kalkulatorische Ergebnis des Subventionsvertrages. Der Morgan-Trust hat die Verfügung über die meisten englischen Schnelldampfer in die Hände von Amerikanern gelegt, die sie im Kriegsfall, auch wenn sie die englische Flagge tragen, so dirigieren können, dass das Recht der englischen Regierung, englische Schiffe in Beschlag zu nehmen, illusorisch wird. Nun wird eine andere englische Dampferlinie mit Subsidien förmlich überschüttet, damit jede Gefahr ausgeschlossen werde, dass über ihre Schiffe anders als im englischen Sinne verfügt werden könne. Unter dieser Beleuchtung hat die »Weser-Zeitung« gewiss Recht, wenn sie bei der Besprechung des Subventionsvertrages zu folgender Schlussfolgerung gelangt:

> »Die beiden deutschen Dampfergesellschaften sind berechtigt, einige Anerkennung zu fordern, dass sie ihrem Vaterlande die Bürgschaften, die England sich mit 3 Millionen Mark jährlich erkaufen muss, freiwillig und ohne Schwanken von jeher geboten haben. Ohne einen Pfennig Subvention im atlantischen Verkehr haben sie sich dort die anerkannt erste Stellung errungen. »Aus eigener Kraft« ist ihre Devise gewesen; wir hoffen und vertrauen, dass es ihnen niemals an eigener Kraft fehlen wird, um allen Wettbewerb aushalten zu können. Und die alleinige Verfügung über ihre Schiffe

in Kriegs- und Friedenszeiten haben sie sich auch in den Verhandlungen mit den Amerikanern ohne weiteres als etwas Selbstverständliches vorbehalten. Hernach haben sie entsprechende Bestimmungen in ihre Statuten aufgenommen — ohne dazu durch Subvention veranlasst zu sein, ohne solche auch nur jemals zu begehren.«

* * *

Dem **Deutschen** wird gerne eine angeborene unstillbare Sehnsucht nach **Orden** und besonders nach **Titeln** nachgesagt. Meistens von einheimischen Spöttern, die denn auch vergleichsweise die Angehörigen anderer Nationen heranziehen, um deren andersgearteten Charakter ihren Landsleuten als nachahmenswert hinzustellen. Bei solchen Gegenüberstellungen muss der **Engländer** sehr oft herhalten. Er, der stolze Sohn Albions, der hochgehobenen Hauptes Dekorationen verschmäht und für die Schwäche seiner teutonischen Vettern nur ein mitleidiges Lächeln hat. Solches und ähnliches wird zuweilen einem glaubensseligen Publikum berichtet. Wer aber, um beim englischen Beispiel zu bleiben, weiss, wie herzlich gerne der Brite Orden und Ehrenzeichen auf der freien Brust sieht und wie üppig gerade das Titelwesen im Vereinigten Königreich (in den Ver. Staaten allerdings noch schlimmer) wuchert, der wird nicht erstaunen, wenn er erfährt, dass ein englischer Seeschiffervorein das Handelsamt ersucht hat, seine Mitglieder mit unter den Ordensregen zu stellen, der sich aus Anlass des südafrikanischen Krieges nach dessen Beendigung über viele »Untertanen Seiner Majestät« ergossen hat. In einem längeren Schreiben erklärt der Vorsitzende jenes Vereins die hohe Bedeutung eines Ordens für treue Pflichterfüllung im Dienste, um dann auf die Mitteilung überzugehen, dass viele Mitglieder als Führer und Offiziere von Truppentransportdampfern dem Vaterland wesentliche Dienste geleistet haben. Aus der Antwort des Handelsamtes geht hervor, dass die Anregung des Seeschiffervereins »shall receive the careful consideration of the Board«. — Ob ein ähnlicher Vorfall bei uns möglich wäre, wollen wir dahingestellt sein lassen, jedenfalls aber würde in einem analogen Falle der betreffende deutsche Schifferverein von einer Veröffentlichung einer solchen Petition ganz gewiss Abstand genommen haben. Verführe er in gleicher Weise wie der englische Verein, an Spott — und nicht unberechtigtem — würde es ihm gewiss nicht fehlen. In der englischen Presse haben wir bisher aber kein abfälliges Urteil über die Ordenshascherei des Seeschiffervereins gelesen.

* * *

Unter dem Titel »State Protection for Ocean travellers« hat der Chef des Ingenieurwesens in der amerikanischen Kriegsmarine, Kontreadmiral Melville, eine Arbeit veröffentlicht, die ein weit über ihre Bedeutung reichendes Aufsehen erregt hat. Der Verfasser stellt neben vielen anderen Forderungen auch die, dass nur **Dampfer** mit **zwei Schrauben** vom Staate subventioniert werden sollten. Er erwartet von einer solchen staatlichen Massnahme, dass die Ozeanreisenden binnen kurzem nur mit Doppelschraubern fahren werden, wodurch die Einschraubenschiffe lediglich zur Frachtbeförderung Verwendung finden würden. Durch diese Sachlage würde jedenfalls die Sicherheit der Reisenden wesentlich erhöht werden. Noch radikaler als Herr Mellville denken die Bewohner der australischen Metropole. Dort wird schon seit Monaten in allem Ernst die Zweckmässigkeit eines Gesetzes erwogen, wonach alle Schiffe, die Passagiere von einem australischen Hafen nach einem anderen oder einem fremden führen, mit zwei Maschinen versehen sein sollen. — Die beiden Bestrebungen zur allgemeinen Einführung des Doppelschraubensystems sind hier erwähnt, als ein Zeichen der Zeit, das immerhin Beachtung verdient.

* * *

Unter dem Namen »**Norddeutsche Farbenfabrik** Holzapfel G. m. b. H.« ist am 1. Oktober in Hamburg eine Gesellschaft gegründet worden, mit der Gerechtsame zur Fabrikation und dem Vertrieb der bekannten Holzapfelschen Schiffsfarben in Deutschland und in den deutschen Schutzgebieten. Um diesen Vorsatz in grössem Masstab durchführen zu können, ist die Errichtung einer modernen Fabrik auf deutschem Grund und Boden (in Hammerbrook) in nächste Aussicht genommen. Dem neuen Unternehmen, das aus der Holzapfels Compositions Company Ltd., Newcastle o/T. hervorgegangen ist, darf aus mehr als einem Grunde ein günstiges Prognostikon gestellt werden. Einmal wegen der Zusammensetzung seiner Gesellschafter, durchweg namhafte Hamburger und Bremer Reeder, dann aber auch wegen der Wahl seines Direktors, des Kaufmanns Herrn J. Joost, Hamburg. Die Gesellschaft wird von ihm geleitet, als dem ehemaligen Hamburger Vertreter der Holzapfels Composition Company, der er durch geschickte Geschäftsführung im Laufe langer Jahre einen grossen Kundenkreis erworben hat. Herr Joost und neben ihm Herr W. Hummel, die von der Newcastler Firma das Recht der Farbenfabrikation für Deutschland erworben haben, sind durch Übertragung dieses Rechtes an die Norddeutsche Farbenfabrik Gesellschafter des Unternehmens wie alle anderen Herren. Das Stammkapital der Gesellschaft beträgt Mk. 300 000. Wir werden später gelegentlich auf dieses Thema zurückkommen, wahrscheinlich, wenn die Fabrik in Betrieb gesetzt ist, um dann zu prüfen, ob die heute ausgesprochene Annahme über die Rentabilität des Unternehmens einer nachträglichen Revision unterzogen werden muss. Wahrscheinlich nicht.

* * *

Nochmal die Schallsignale im Nebel.

Da der Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine, laut Beschluss vom 4. März d. Js., beabsichtigt, auf seinem nächsten Verbandstag zu den Leithäuserschen Vorschlägen über Seitenschallsignale Stellung zu nehmen, scheint ein Zusammenfassen aller bisher zu dem Thema erfolgten Äusserungen umsomehr am Platze, als auch der Deutsche Nautische Verein anscheinend mit dem Vorsatz umgeht, die Angelegenheit auf seinem nächsten Vereinstag zu behandeln. Wenigstens darf man aus dem letzten nautischen Rundschreiben, das die Aufforderung enthält, sich zu dem sehr beachtenswerten Aufsatz des Herrn Admiral Aschenborn zu äussern, auf solche Absicht schliessen.

Dass Herr Kapt. Leithäuser, als er für eine Vermehrung der Schallsignale eintrat, nicht ein völlig neues Gebiet beschritt, ist den meisten Lesern wohl hinreichend bekannt. Solange gesetzlich vorgeschriebene akustische Verständigungs-Signale bestehen, hat es an Seeleuten nicht gefehlt, die zur Abänderung des bestehenden Signalsystems Kollegenkreisen oder einem grösseren Publikum ebenso beifällig wie abfällig beurteilte Vorschläge unterbreitet haben.

Wird von den vermittelnden Ideen abgesehen, dann standen sich stets zwei Richtungen scharf und unvereinbar gegenüber. Die Anhänger der einen befürworteten eine Verringerung der Schallsignale auf das denkbar geringste Mass, die anderen hingegen sahen in einer grossen Anzahl von erlaubten oder vorgeschriebenen Signalen die höchste Gewähr für eine gute Verständigung im Nebel. Hinter beiden Anschauungen haben stets tüchtige und erfahrene Seeleute gestanden. Aber wie sich bei den meisten Streitfragen nur selten die extremen Ansichten zur allgemeinen Geltung durchzuringen vermögen, sowenig auch in der Nebelsignalfrage mit ihrer reichen Geschichte, deren bedeutenstes Ereignis die Washingtoner Konferenz aus dem Jahre 1889 ist. Dort liefen wie in einem Brennpunkt die Ideen der Seeleute aus aller Herren Länder zusammen. War ihnen doch eine verständnisvolle Aufnahme dadurch gesichert, dass die das Signalwesen bearbeitende Sonderkommission nur aus Fachleuten bestand. Und diese hat durch Vermittelung hoher Behörden die Anschauung seemännischer Kreise eingeholt und sie in anerkennenswerter Weise im Protokoll als dauerndes Zeugnis damaliger Ansichten niedergelegt. Somit ist uns Gelegenheit gegeben, den Standpunkt der hervorragensten Praktiker jener Zeit zu erfahren, zu studieren und ihn mit den jüngst in der »Hansa« veröffentlichten Ansichten zu vergleichen, um schliesslich selbst mit neuen Vorschlägen hervorzutreten.

I.

Zunächst mag eine kurze Wiedergabe der im Laufe dieses und des vorigen Jahres hier erschienenen Vorschläge in chronologischer Reihe folgen:

1) Zwei fakultative Seitenschallsignale für Dampfer und zwar: ein langer und ein kurzer Ton (— ⌢) »ich höre Sie an Backbord, im Sektor meines roten Lichtes«; ein langer und zwei kurze Töne (— ⌢ ⌢) »ich höre Sie an Steuerbord, im Sektor meines grünen Lichtes. — Beseitigung der Stoppflicht im Sinne des Art. 16. (Antrag Leithäuser).

2) Ein obligatorisches Seitenschallsignal für Dampfer und zwar: ein langer und ein kurzer Ton (— ⌢ ⌢) »ich höre Sie an Backbord, im roten Sektor meines roten Lichtes. — Beibehaltung der Stoppflicht im Sinne des Art. 16. (Antrag Schubart).

3) Ein Signal, das zum Ausweichen verpflichtete Dampfer in den Stand setzt, sich gegenseitig zu verständigen und das ihnen angibt, in gegenseitiger Hörweite zu sein. Zwei Dampfpfeifen von verschiedener Tonart. (Antrag Schmidt).

4) Vier obligatorische Signale für alle Schiffe, sobald sie Nebelsignale anderer Schiffe hören, und zwar: auf einem Kurs von Nord bis Ost — ⌢, von Ost bis Süd — ⌢ ⌢, von Süd bis West — ⌢ ⌢ ⌢, von West bis Nord — ⌢ ⌢ ⌢ ⌢. (Antrag Aschenborn).

5) Beibehaltung der seit dem 10. Mai 1897 eingeführten Schallsignale. (Antrag Barrelet).

6) Das in Art. 12 für Segelschiffe erlaubte Knallsignal zur Vorschrift machen. (Anregung Leithäuser).

7) Erweiterung des Antrages 1 auf alle Schiffe. (Anregung Leithäuser).

8) Sieben obligatorische Schallsignale für Dampfer, nämlich: je eins für den grünen und roten Sektor der Seitenlichter, je eins für den Steuerbord- und Backbord-Sektor des Hecklichts, je ein Signal für recht voraus und achteraus, ein Signal, wenn ein Schiff aus irgend welchen Gründen keine Signale abgeben kann. (Antrag C. W.).

II.

Die hauptsächlichsten auf der Washingtoner Konferenz gemachten Vorschläge:

Die Konferenz glaubte, wie schon gesagt, ihrer Aufgabe nur dann gerecht werden zu können, wenn ihr möglichst viele Ansichten aus Fachkreisen zugänglich gemacht würden. Aus diesem Grunde wandte sie sich an das Hydrographische Amt zu Washington und an das britische Handelsamt; in der Erwartung, durch diese einflussreichen Behörden das Wünschenswerte zu erfahren. Ihre Hoffnung wurde nicht getäuscht; liegen doch allein 76 Ant-

worten durch Vermittelung des Washingtoner Instituts vor und nicht weniger als 208 Ansichten, davon einige eingehend begründet, wurden durch das Handelsamt der Kommission übermittelt. Es kann natürlich nicht Zweck dieser Zeilen sein, alle 284 Vorschläge hier namhaft zu machen oder gar zu ihnen Stellung zu nehmen; nur die am häufigsten wiederkehrenden sollen in knapper Form angeführt werden. Zu diesem Vorgehen liegt umsomehr Anlass vor, als die von der Washingtoner Konferenz ernannte Komission (Comittee on sound signals) ihre Ansicht zu den Äusserungen in zwei Berichten ausgesprochen hat. Bedauerlicherweise hat die Kommission aber unterlassen, die Anschauung deutscher Seeleute durch eine deutsche Behörde (Seewarte) einzuholen. Auch wirkt der Umstand befremdend, dass sich unter den Mitgliedern der Schallsignal-Kommission kein deutscher Delegierter befand, während ausser England, die Ver. Staaten, Oesterreich-Ungarn, Dänemark, Italien, Norwegen und die Niederlande durch Fachleute vertreten waren. Aber das Fehlen des deutchen Elements erklärt sich wohl daraus, dass Deutschland nur einen fachmännischen Vertreter in Washington weilen hatte, Herrn Geh. Rat Donner, der sich an der Bearbeitung anderer Punkte des Seestrassenrechts beteiligte.

Die Schallsignal-Kommission stattete nach Prüfung der 286 Antworten, wie erwähnt, zwei Berichte an den Vorsitzenden der Konferenz ab. Im ersten behandelte sie die Schallsignalfrage in grossen Zügen, von allgemeinen Gesichtspunkten aus, im zweiten trat sie mit formulierten Anträgen auf, die später in abgeänderter Form Vorschriften des seit 1897 in Kraft befindlichen internationalen Seestrassenrechts wurden. Aus dem ersten Bericht ist besonders als Standpunkt der Kommission hervorzuheben, dass Kompass- oder Routensignale, mögen sie noch so einfach sein und sich ihrem Charakter nach von den anderen Signalen scharf unterscheiden, nicht empfohlen wurden, weil der Kommission die Gefahr einer irrtümlichen Auffassung sowohl seitens des Signalgebers wie des -Empfängers zu beträchtlich erschien.

Beschäftigen wir uns nun zunächst mit den Antworten, die der Konferenz durch Vermittelung des Washingtoner Hydrographischen Amtes zugegangen sind, soweit sie Bezug auf Schallsignale im Nebel haben. Darnach traten ein:

Für die Einführung von Kompassignalen ohne nähere Angaben: Die Branch Hydrographic Office in New-York und 3 Schiffsführer.

Für zwei Kompassignale (je 16 Strich ein Signal) 1 Schiffsführer.

Für vier Kompassignale (je 8 Strich ein Signal*) Branch Hydrographic Office zu Boston und Philadelphia, 3 amerikanische Seeoffiziere, 6 Schiffsführer und eine Reederei.

Für acht Kompassignale (je 4 Strich ein Signal) Branch Hydrographic Office zu Baltimore und zu Portland, sowie 4 Schiffsführer.

Für zwei Dampfpfeifen mit verschiedenen Tönen*) 5 Schiffsführer und 3 amerikanische Seeoffiziere.

Als Gegner aller Kompassignale bezw. als Befürworter der bisherigen Schallsignale: Handelskammer zu Baltimore, Branch Hydrographic Office zu Norfolk, 2 Reeder-Korporationen, 26 Schiffsführer; ausserdem mehrere Schiffsführer und Reeder ohne Angabe ihres Namens und der Anzahl.

Eine grosse Anzahl der aufgezählten Stimmen sprachen sich ausserdem lebhaft für eine Verstärkung der Dampfpfeifen, insbesondere der Nebelhörner aus.

Unter der bedeutenden Anzahl von Antworten, die der Washingtoner Konferenz durch das englische Handelsamt zuging, müssen zwei vorweg erwähnt werden. Ihre Unterzeichner dürfen als die Träger zweier einander gegenüberstehender Ideen gelten, zu denen mehr oder weniger alle anderen um ihre Ansicht Gefragten Stellung nahmen. Admiral N. Bowden Smith, der Befürworter von Kompasskurssignalen, und zwar von acht, für je vier Strich ein Signal, und Sir Georg Nares als Gegner dieses Vorschlages und als Befürworter von sog. »Routensignalen«.

Die Bowden Smith-Signale haben folgenden Charakter: Nord —, Nordost —⌒, Ost —⌒⌒, Südost —⌒⌒⌒, Süd ——, Südwest ——⌒, West ——⌒⌒ und Nordwest ——⌒⌒⌒!

Die Vorschläge von Sir Georg Nares lauten: 1) Für Schiffe, die aus einer »direkten Seeroute«, aus einem Track kommen und einen Hafen anlaufen wollen —⌒, die aus einem Hafen kommen und den Schiffahrtstrack noch nicht erreicht haben —⌒⌒: 2) Schiffe im Track nach einer Richtung —⌒—, nach entgegengesetzter Richtung ——⌒; 3) Schiffe, die ständig einen gegen den Schiffahrtstrack gerichteten Kurs laufen, wie Fährboote etc. sollen einen langen Ton mit verschiedenen Stimmlauten signalisieren; 4) dann hat Sir Georg noch ein Signal, nämlich das im Gebrauch befindliche — (ein langer Ton), für solche Dampfer vorgesehen, die nicht in direkten Routen fahren. Die Begriffe »direkte Seeroute« sind ebenso wie die anderen Angaben erschöpfend erklärt.

Damit diese Abhandlung übersichtlich bleibt, muss die Mehrzahl der übrigen eingegangenen Antworten, unter dem Vorbehalt summarisch erledigt werden, dass zu einzelnen Vorschlägen noch besonders Stellung genommen wird. Danach erhalten wir folgendes Resultat:

*) Antrag Aschenborn.

*) Antrag Schmidt.

Gegner aller Schall-Verständigungssignale: 119 Schiffsführer und 10 Reedereien; Befürworter von Schallsignalen, wie sie später eingeführt wurden: 48 Schiffsführer und 2 Reedereien; Befürworter eines grösseren Signalsystems (Kompass- oder Routensignale) 28 Schiffsführer, mehrere Seeoffiziere und 1 Seeschifferverein.

Unter den aufgezählten Antworten sind zwei von besonderem Interesse. Nicht nur, weil Ben Akiba mal wieder Recht hat, sondern weil wir sie unter d e n Vorschlägen wiederfinden, die in der »Hansa« in den letzten Monaten besprochen wurden. Der britische Admiral, Herr Dent, hat damals genau dasselbe Signal vorgeschlagen, das Herr Admiral Aschenborn in Nr. 36 in eingehender Weise begründete, während ein anderer britischer Seeoffizier die neuerdings von Herrn Kapitän Schmidt hier vertretene Idee befürwortete, sie aber noch weiter verfolgte. Nämlich er schlägt zwei Dampfpfeifen mit scharf von einander unterscheidbaren hohen und tiefen Tönen vor. Die hohen an Steuerbord sollen in der Anzahl von 1 bis 4 langen oder kurzen Signalen für alle nördlichen Kurse, die tiefen an Backbord in gleicher Anordnung für alle südlichen Kurse gelten. Also acht Signale. Ausserdem wünscht er, um Verwechselungen vorzubeugen, fünf lange Töne für das Maschinenmanöver »Volle Kraft rückwärts«. In ähnlicher Weise müssten auch die Nebelhörner der Segelschiffe abgetönt werden. Dann verdient noch erwähnt zu werden, dass recht viele Befürworter von Kompassschallsignalen, deren Abgabe nur auf offener See empfahlen, für verkehrsreiche Gewässer aber entschieden ablehnten. (Schluss folgt.)

C. Schroedter.

Schleppleistung oder Hilfeleistung in Seenot? — Höhe des Hilfslohnes.

In aller Kürze handelt es sich um folgendes: Segelschiff »Bertha« mit Salpeter von Iquique nach Hamburg, geriet am 13. Januar (1900) bei Brunshausen, wo es zu Anker gegangen war, bei schwerem Eistreiben während östlicher Winde auf Grund. »Bertha« lief, weil sie quer zum Strom bei Ebbe festsass, Gefahr beim Eintritt der Flut auf ihre Anker zu treiben. In dieser Erkenntnis nahm »Bertha« die Schlepper »Simson« und »Assecuradeur« (Eigentum der Vereinigten Bugsier- und Frachtgesellschaft, Hamburg) an, die sie flott machten und durch entsprechende Manöver die Entlöschung von ca. 150 t Salpeter ermöglichten, um das Schiff nach Einhieven seines Ankers nach Cuxhaven als Nothafen zu schleppen. Diese Massnahme war wegen des Eises und wegen der Gefahr, auf die Anker getrieben zu werden, erforderlich geworden. Zwischen dem Kapitän des Seglers und dem Vertreter der Schlepper war für diesen Dienst eine Vergütung von 300 £ vereinbart worden, die aber später freiwillig von der Bugsier-Gesellschaft, weil der Kapitän der »Bertha« darum ersuchte, auf 250 £ = 5100 ℳ herabgesetzt worden war. Der Reeder des Seglers hat diesen Vertrag wegen erheblichen Uebermasses angefochten und behauptet, von den Schleppern sei nicht Hilfe in Seenot sondern nur eine gewöhnliche Schlepperassistenz geleistet.

Das hanseatische Oberlandesgericht hielt nach der »Hans. Gerichtsztg.« die Ansprüche der Kläger, der Vereinigten Bugsier- und Frachtgesellschaft, aus folgenden Gründen für berechtigt:

Die Leistung der Schlepper »Simson« und »Assecuradeur«, um deren Vergütung es sich handelt, war Hilfeleistung in Seenot.

Das mit ca. 5000 t Salpeter beladene Schiff, das bei Brunshausen auf Grund sass, war (aus den vorhin näher bezeichneten Gründen) in Gefahr und konnte die Reise nach Hamburg nicht fortsetzen, weil auch nach Ableichterung sein Tiefgang zu gross blieb, um bei dem infolge andauernder Ostwinde besonders niedrigen Wasserstande der Elbe das Ausschleppen nach Hamburg zu gestatten. Das Schiff wäre bei der nächsten Ebbe wieder auf Grund geraten und dann aufs neue in Gefahr gekommen, von den Eismassen beschädigt, insbesondere auf den Anker gestossen zu werden. Um diesen Gefahren zu entgehen, entschloss sich der Kapitän auf dringende Vorstellungen des Lotsen, nach Cuxhaven als Nothafen zurückzugehen und dort ein grösseres Quantum Ladung zu löschen. Das Schiff bedurfte, um der mit dem Flottwerden eintretenden unmittelbaren Gefahr zu entgehen, der sofortigen energischen Hilfe starker Schlepper. Diese Hilfe haben ihr der »Simson« und »Assecuradeur« geleistet, indem sie nach den in dieser Beziehung unbestrittenen Angaben der Klägerin sich an die »Bertha« festmachten und sie bei eingetretener Flut von dem Anker freihielten, bis dieser eingeholt war, indem sie dann ferner unter Benutzung ihrer eigenen Trossen das Schiff gegen die Flut und gegen den sehr heftigen Eisgang nach Cuxhaven schleppten. Diese Schlepptour begann am 14. Januar, 3½ Uhr nachmittags und endigte damit, dass am folgenden Nachmittag 3 Uhr die »Bertha« in den Hafen von Cuxhaven eingebracht wurde. Um die Tide abzuwarten, war das Schiff unterwegs wieder zu Anker gegangen; während dessen waren beide Schlepper bei ihm geblieben.

Dass die »Bertha« durch die Hilfe der beiden klägerischen Schlepper aus Seenot gerettet worden ist, kann nach den geschilderten Umständen nicht zweifelhaft sein, denn sie ist durch das Eingreifen der beiden Schlepper von der sie bedrohenden Gefahr des Unterganges auf der Elbe befreit worden. Zur Beseitigung dieser Gefahr war die Hilfe der beiden Schlepper in dem gesamten Umfange nötig, in welchem sie gewährt worden ist, also eingeschlossen die Schlepptour nach Cuxhaven. Erst mit dem Einbringen des Schiffes in den dortigen Hafen war die Gefahr beseitigt, denn das Segelschiff musste aus dem Strome gebracht werden, da es sich nicht nach Hamburg aufschleppen lassen konnte, und da es bei einem Ankergehen immer von neuem der Beschädigung durch Eismassen und durch Stossen auf den Anker ausgesetzt wurde. — — —

Es fragt sich weiter, ob die in dem Vertrage bewilligte Vergütung von 250 £ wegen Übermasses der Herabsetzung durch das Gericht unterliegt. Hierbei ist davon auszugehen, dass, falls für eine Herabsetzung des vereinbarten Lohnes kein Anlass gefunden werden sollte, dann nicht etwa nur die 100 £ zu zahlen sind, welche für den Fall abgemacht wurden, dass die Assekuranz den Hilfslohn nicht zu tragen habe, sondern die 250 £. Denn wenn sich Harder zu der Ermässigung auf 100 £ für den hervorgehobenen Fall verstand, so war offenbar dabei die Meinung der beiden Vertragschliessenden, dass die Leistung der beiden Schlepper je nach ihrer rechtlichen Bedeutung verwertet werden sollte. Falls in dem Abschleppen nach Cuxhaven nur eine gewöhnliche Schlepptour zu erblicken sei, sollten auch nur die auf 100 £ fixierten Schleppkosten

gezahlt werden, falls aber ein die beteiligten Assekuradeure angehender Fall der grossen Havarie vorliege, dann sollte die Leistung der Schlepper als dasjenige bewertet werden, wofür die beiden Vertragschliessenden sie offenbar ansahen, nämlich als Hilfeleistung in Seenot. In dieser Erwägung wurden die 300 £ vereinbart und die Einschränkung bedeutete also, dass eine Ermässigung auf 100 £ dann einzutreten habe, falls der den Schleppdampfern zu zahlende Lohn nicht zur grossen Havarie gehöre.

Es fragt sich also, ob die nach dem Vertrage zu zahlenden 250 £ im Hinblick auf § 741 H. G. B. einer Herabsetzung durch das Gesetz unterliegen. Das ist aber schon deshalb ausgeschlossen, weil nach dem oben über die Vereinbarung dieses Betrages Ausgeführten die 250 £ nicht während der Gefahr vom Kapitän bewilligt sind, sondern nach vollständiger Beseitigung jeder Gefahr ihre Festsetzung zu Hamburg in nachträglicher Abänderung des ursprünglichen Vertrages erfolgt ist. Im Übrigen könnte auch von einem erheblichen Übermasse der zugesicherten Vergütung keine Rede sein. Denn wenn man sich die Verhältnisse zur Zeit des Vertragsschlusses vergegenwärtigt, so handelte es sich um die Ausführung eines sehr schwierigen Rettungswerkes, da die beiden Schlepper unter Benutzung ihrer Trossen das schwer beladene Schiff bei starkem Eisgange gegen den Strom und die entgegendrängenden Eismassen zunächst auf der Stelle zu halten und dann den langen Weg nach Cuxhaven zu schleppen hatten. Beide Schlepper haben sich mit Eifer ganz dieser Aufgabe gewidmet und auf dieselbe zur Eiszeit, in welcher sie leicht andere Gelegenheit zu lohnbringender Verwertung ihrer Dienste gefunden hätten, ca. 24 Stunden verwendet. Sie riskierten eigenen Materialschaden an Trossen, Maschinen und Platten beim Arbeiten gegen die Eismassen, gaben also selbst bedeutende Werte preis. Die »Bertha« und ihre Ladung befanden sich in sehr grosser Gefahr, der Ladung insbesondere drohte Totalverlust und der Wert des bedrohten Schiffes endlich mitsamt seiner Ladung belief sich auf über eine Million. Die Vertragschliessenden werden das Rettungswerk für den Fall des Gelingens so vor Augen gehabt haben, wie es sich tatsächlich abgespielt hat und sie werden auch mit der Möglichkeit eines Misslingens gerechnet haben, die nicht ausgeschlossen war, da bei dem schweren Eisgange die Trossen reissen und dann Kollision eintreten und das Schiff auf Grund kommen konnte. Selbst der ursprünglich vereinbarte Hilfslohn von 300 £ erscheint bei dieser Sachlage mässig bemessen, sodass zu einer Herabsetzung des auf 250 £ freiwillig ermässigten Betrages kein Grund vorliegen würde.

Die Kailadungsgebühren in Hamburg.

Die hamburgische Kaiverwaltung (laut Gebührenverordnung aus dem Jahre 1895) erhebt für Benutzung der Kaianlagen: a) eine Raumgebühr, die das Schiff zu tragen hat; b) eine Ladungsgebühr; die mit $^{1}/_{10}$ vom Schiff und $^{9}/_{10}$ von der Ladung zu tragen ist. Diese Forderung belastete die Reedereien in einem Masse, dass sie sich, nachdem alle Bemühungen, sich von der Ladungsgebühr zu befreien, fehlgeschlagen waren, zu der Übereinkunft entschlossen, durch eine Klausel in den Konnossementen die Ladungsempfänger zur Tragung der vollen Ladungsgebühren zu verpflichten. Dieses Vorgehen veranlasste die Ladungsempfänger zu Beschwerden sowohl an die Bürgerschaft wie an die Handelskammer. Während die Ausgleichsversuche innerhalb der Handelskammer fruchtlos blieben, ernannte die Bürgerschaft einen Anschluss, der in einem im März 1902 abgestatteten Bericht die Forderung aufstellte: den Verteilungsmodus der Ladungsgebühren aus der Kaiverordnung überhaupt fortzulassen. Eine Eingabe des »Vereins der am Futtermittelhandel beteiligten Firmen« veranlasste den Ausschuss zu einer abermaligen Stellungnahme und zwar mit dem Resultat, dass es der Bürgerschaft folgenden Antrag zur Annahme empfahl:

> »dass eine anderweitige Verteilung der Gebühren auf Schiff und Ladung durch Vertrag nicht herbeigeführt werden kann«.

Um die Bürgerschaft vor Annahme dieses Antrages zu warnen, hat die Vereinigung hamburgischer Schiffsmakler und Schiffsagenten eine Schrift veröffentlicht, in der sie den Nachweis zu erbringen sucht, dass Hamburg durch eine Forderung, wie sie vom Bürgerschaftsausschuss aufgestellt wird, benachteiligt gegenüber den Konkurrenzhäfen ist. Dieser Kundgebung, die in extenso mittlerweile durch die Tagespresse gewandert ist und dort zu verschiedenen Gegenäusserungen Anlass gegeben hat, entnehmen wir die folgenden Stellen:

Nachdem nachgewiesen ist, dass Hamburg der teuerste Hafen für Schiffe voll Getreide ist, die hier ihre Ladung löschen, heisst es weiter:

Nun löschen aber die in Hamburg nicht an den Kai gehenden Dampfer ausschliesslich auf dem Strom und werden nur in Ausnahmefällen an einer Kaimauer vertäut; in diesem Falle dürfen sie aber auf bezw. von dem Kai weder Güter löschen noch laden, sofern nicht die tarifmässigen Kaigebühren bezahlt werden. In den übrigen fünf zum Vergleich herangezogenen Häfen hat dagegen das Schiff stets an den Kai anzulegen und steht letzterer dem Schiffe für alle Manipulationen mit der Ladung zur freien Verfügung.

Legt nun ein Dampfer an einen der hiesigen Kaischuppen, so hat er zunächst die Raumgebühr zu bezahlen — ausser den bereits erwähnten reinen Hafenkosten; hierzu sollen nun noch nach dem neuen Vorschlage 70 ₰ für Ladungsgebühren kommen. — Ein Vergleich der reinen Hafenkosten, Kaibenutzungsgebühren und Löschkosten*) in den vorerwähnten Häfen ergibt folgendes Bild:

Hamburg:			
Hafenkosten		ℳ 974.92	
Kai-Raumgebühr		» 518.20	
Kai-Ladungsspesen,	2000 t à 70 ₰	» 1400.—	
Löschspesen,	2000 » à 55 »	» 1100.—	ℳ 3993.12
Bremen:			
Hafenkosten		ℳ 1081.94	
Kajegebühr,	2000 t à 10 ₰	» 200.—	
Löschspesen,	2000 » à 60 »	» 1200.—	ℳ 2481.94
Bremerhaven:			
Hafenkosten		ℳ 1096.76	
Löschspesen,	2000 t à 70 ₰	» 1400.—	ℳ 2496.76
Geestemünde:			
Hafenkosten		ℳ 1034.54	
Löschspesen,	2000 t à 70 ₰	» 1400.—	ℳ 2434.54
Rotterdam:			
Hafenkosten		ℳ 1075.56	
Löschspesen,	2000 t à 40 c. (68 ₰)	» 1360.—	ℳ 2435.56
Antwerpen:			
Hafenkosten		ℳ 1240.28	
Löschspesen,	2000 t à 7 d (60 ₰)	» 1200.—	ℳ 2440.28

Wie vorstehender Vergleich zeigt, bleibt Hamburg um rund ℳ 1500.— teurer als die anderen Häfen oder mit anderen Worten, ziemlich genau um die 70 ₰ für

*) für Stückgüter.

1000 kg Ladungsgebühren, welche das Schiff in Zukunft stets zahlen soll! Noch ungünstiger stellt sich das Verhältnis für die den hiesigen Kai benutzenden Schiffe, sofern sie Teilladungen bringen, da die Raumgebühr stets vollbezahlt werden muss, gleichviel ob eine Voll- oder eine Teilladung gelöscht wird. Es ist hierbei auch zu berücksichtigen, dass auf dem Hamburger Kai eine ganze Anzahl Waren nicht aufgenommen werden, während derartige Beschränkungen in den Nachbarhäfen wenig oder garnicht vorhanden sind. Ein Dampfer z. B. der 1000 t Stückgüter und 1000 t loses Getreide geladen hat, kann wohl seine Stückgüter, aber niemals sein Getreide am Kai löschen; er muss also — während ihm dies in den Nachbarhäfen ohne weiteres an derselben Stelle gestattet würde — im hiesigen Hafen zur Entlöschung des Getreides nach einer anderen Stelle verholen, was natürlich Zeitverlust und Extrakosten zur Folge hat.

Die Transportverpflichtung eines Schiffes beginnt in dem Augenblick, wo die Güter an Bord kommen und sie endet mit dem Zeitpunkt, wo die Ware das Schiff verlässt; bis zu dem Augenblick des Einladens und von dem Zeitpunkte der Abnahme vom Schiffe hat der Kaufmann für die Güter zu sorgen. Beim Laden und Löschen auf dem Strom im Hamburger Hafen kommt dieses Prinzip voll zur Geltung; der Versender bringt seine Ware längsseite und der Empfänger empfängt seine Güter wieder längsseite des Seeschiffes. Die Spesen für das Längsseitschaffen oder -Abholen gehen lediglich zu Lasten der Ladungsinteressenten. Es ist ganz unerfindlich, warum bei Lieferung der Güter an den Kai oder bei Abnahme vom Kai ein anderer Modus Platz greifen soll, denn die Kaiverwaltung ist als Vertreterin der Empfänger, resp. Ablader, und nicht als Vertreterin des Schiffes zu betrachten. Sie steht zwar infolge ihrer besonderen Stellung des Schiffes als Mittelsperson zwischen Ablader/Empfänger einerseits und der Reederei andererseits — aber die Arbeiten, die sie mit der Ware vor Anbordschaffen, bezw. nach Empfangnahme von Bord vornimmt, sind doch dieselben Arbeiten, die sonst der Kaufmann in einem Leichterfahrzeug oder auf einem Privatlager vornehmen lässt. Dieses Prinzip ist auch in allen übrigen Häfen zur Geltung gekommen; es denkt niemand daran, dem Schiffe irgend etwas von diesen Kosten zu belasten, obwohl in den Vergleichshäfen die Schiffe stets an festen Kaiplätzen vertäut liegen!

Wie stellen sich nun aber für den Ablader oder für den Empfänger die Kosten, wenn sie, anstatt mit Schute abzuladen oder zu empfangen, die Waren über den Kai gehen lassen? — Nimmt man den Artikel Kleie (der Verein der Futtermittelhändler hat ja besonders gegen die Ladungsgebühren geeifert), so ergibt sich folgendes Bild:

10 000 kg Kleie kosten bis zu einem der Hamburger Staatsbahnhöfe:

a) wenn das Schiff im Strom löscht:

Ewerfuhrlohn mindestens	15 ₰ für 100 kg	ℳ 15.—
Eisenbahn-Ladelohn	5 » » »	» 5.—
		ℳ 20.—

Sortieren der Ware etc. ist nur auf einem Privatlager möglich, was entweder doppelten Schutentransport oder Liegegeld zur Folge haben muss.

b) wenn das Schiff am Kai löscht:

Ladungsgebühren	ℳ 3.—
Hafenbahngebühren	» 10.—
	ℳ 13.—

Die Ware kann zwei Werktage kostenfrei am Kaischuppen lagern, kann von den Leuten des Empfängers bemustert, sortiert, umgepackt etc. werden. Bei Bahnverladung verwiegt die Kai-Verwaltung die Ware sogar noch kostenfrei.

Ähnlich wie bei Kleie liegen die Verhältnisse für andere Waren; im übrigen schliesst ja das am Kai arbeitende Schiff nicht die Möglichkeit aus, auch einen Teil der Güter, direkt über Bord zu löschen oder zu laden, wenn es sich um geschlossene Partien handelt, falls es dem Kaufmann besser konveniert.

Es ist behauptet worden, dass das Schiff durch Abfertigung am Kai soviel an Zeit gewinne, dass es die höheren Kosten tragen könne. — Es trifft dies aber keinesfalls zu, ganz abgesehen davon, dass allein die für Kaibenutzung zu zahlende »Raumgebühr« dem Schiffe eine stärkere Belastung auferlegt, als wenn es auf dem Strom liegt. — Ein moderner mit Getreide beladener Dampfer löscht ebenso rasch seine Ladung auf dem Strom, wie eine volle Ladung Stückgut am Kai; auch hierbei ist zu berücksichtigen, dass nur in den seltensten Fällen eine volle Ladung am Kai gelöscht werden kann, dass also das Schiff nach Auslieferung der Stückgüter am Kai stets nach einem anderen Hafenplatz verholen muss, was Zeit und Geld kostet. — Endlich tritt auch sehr häufig in der lebhaften Schiffahrtsperiode der Fall ein, dass Schiffe auf einen Kaiplatz mehrere Tage warten müssen.

Dass es juristisch überhaupt haltbar ist, eine Bestimmung zu treffen,

> »dass eine anderweitige Verteilung der Ladungsgebühren auch durch Vertrag nicht herbeigeführt werden kann«,

erscheint umsoweniger möglich, nachdem schon die Gerichte in zwei Instanzen entschieden haben,

> »dass die Abwälzung der Gebühren seitens der Zahlungspflichtigen auf andere Beteiligte durch Bestimmungen im Konnossement auf dem Wege der Gesetzgebung nicht verhindert zu werden vermöge, da das Gesetz nur vorschreiben könne, von wem die Gebühr erhoben werden solle«,

und weil auch die hiesige Handelskammer nach einer fundamentalen Bestimmung der ganzen Rechtsordnung im Deutschen Reiche darauf aufmerksam gemacht hat:

> »dass ein landesrechtliches Verbot gegenüber den reichsrechtlichen Bestimmungen des Handelsgesetzbuches, welche die Regelung der Kosten der Ausladung in erster Linie dem freien Vertrage überlassen, ohne Wirkung sein würde.«

Die Annahme des Ausschuss-Antrages abseiten der Bürgerschaft würde also neue Prozesse zeitigen. Und selbst wenn diese gegen die Reedereien ausfallen sollten, werden letztere sich gegen die Ladungsgebühren im Interesse ihrer Selbsterhaltung wenden müssen. Sie werden einfach ihre Frachtraten in Gestalt prozentualer oder fester Zuschläge erhöhen, was keine Gesetzesbestimmung verhindern kann. — So wie heute schon für Getreide-Verladungen nach Hamburg als feststehende Regel 6 d (50 ₰) per t extra zu zahlen ist, so wird sich dieses dann später verallgemeinern und für die meisten Verfrachtungen wird es heissen »wenn nach Hamburg-Kai« zuzüglich »soundsoviel Prozent Primage« oder »zuzüglich soundsoviel Zuschlag per t!«

Die Wirkung für den hamburgischen Kaufmann wird also dieselbe sein; Hamburg aber, das heute schon, und mit Recht, wegen seiner hohen Spesen verschrien ist, wird im Auslande noch weiter diskreditiert werden. Und warum? Weil mit Einrichtungen, die vor Jahrzehnten getroffen und damals vielleicht haltbar waren, inzwischen aber längst als veraltet und unrichtig erkannt sind, nicht gebrochen werden soll, trotzdem in allen Nachbar- und Konkurrenzhäfen — ja in Hamburg beim »auf dem Stromlöschen selbst« — eine reinliche Scheidung dessen, was das Schiff in Gemässheit seines Frachtvertrages zu leisten hat, und welche Unkosten auf die Ware fallen, längst erkannt und erfolgt ist!

Die Raumgebühr kann nur das Schiff, die Ladungsgebühr nur die Ladung treffen: wenn anders entschieden wird, so werden die Verhältnisse falsch beurteilt, und es wird doch kein dauernder Zustand geschaffen!

Deutscher Schulschiff-Verein.

Die Jahresversammlung des Deutschen Schulschiff-Vereins, welche am 25. September zu Düsseldorf stattfand, hat den Beweis erbracht, dass die Hoffnungen, mit welchen der Verein vor zwei Jahren ins Leben gerufen wurde, sich in reichem Masse erfüllt haben. Wie der Protektor und Vorsitzende des Vereins, der Grossherzog von Oldenburg, in seiner Begrüssungsansprache hervorhob, hat der Verein im laufenden Geschäftsjahr die Zahl von über 400 Mitgliedern erreicht. Kommerzienrat Max Guilleaume-Köln machte Mitteilungen über die finanzielle Lage, die im allgemeinen günstig ist: nach dem bisherigen Stand der Finanzen ist mit einiger Sicherheit zu erwarten, dass der Verein das laufende Geschäftsjahr mit einem Ueberschuss von etwa 60 000 Mark abschliessen und damit die Grundlage zu einem dringend erforderlichen Reservefonds legen wird. Über das Schulschiff und die Erziehung der Zöglinge erstattete Prof. Dr. Schilling-Bremen einen inhaltsreichen Bericht, dem wir folgende Einzelheiten entnehmen. Das Schiff wurde im Mai vorigen Jahres zum ersten Male in Dienst gestellt. Die jungen Leute wurden erst einige Wochen an Bord zurechtgewiesen: sie lernen Kenntnis des Schiffes und seiner Takelung, Rudern, Bootssegeln und Schwimmen. Dann geht die Reise in die Ostsee, die ausserordentlich geeignet ist für die Ausbildung im Seedienst. Nachdem einige Monate die Grundlage für diesen Dienst gelegt ist, geht das Schiff hinaus auf den Ozean. Die Reise des vorigen Jahres hatte Westindien zum Ziel, dessen Reeden und Häfen sich als überaus geeignete Übungsfelder erwiesen haben. In diesem Jahr ging das Schiff nach Brasilien und wird von dort nach Westindien fahren. Es befinden sich an Bord nicht blos Schiffsjungen, sondern auch eine beschränkte Anzahl Kadetten. Der Unterschied besteht darin, dass Schiffsjungen in der Regel nur ein Jahr an Bord bleiben und dann der Handelsschiffahrt zur Verwendung überlassen werden, dass dagegen Kadetten, die später Schiffsoffizier werden wollen, drei Jahre an Bord bleiben und dann noch ein viertes an Bord von Dampfern fahren, bis zur Prüfung als Steuermann. Der Erfolg, den wir bis jetzt gehabt haben, hat den schweren Bedenken, beide Klassen zu vereinigen, unrecht gegeben; beide haben gut miteinander gearbeitet. Die im vorigen Jahre ausgebildeten Kadetten sind schon Vormeister für die neuen Schiffsjungen, und wir besitzen so für die Ausbildung ein sehr wertvolles Material. Ob wir Kadetten beibehalten, wird der Zukunft überlassen bleiben; es spricht manches dafür, manches dagegen.

In der Diskussion wurden Fragen berührt, die auch weitere Kreise interessieren. Generaldirektor Dr. Jordan aus Elberfeld besprach auf Grund der Bilanz die finanzielle Lage des Vereins und hob die vorsichtige und sachgemässe Geschäftsführung, die den Verein lebensfähig gemacht habe, lobend hervor. Geheimrat Busley stellte im Namen des deutschen Flottenvereins die Anfrage, ob die jungen Leute, die auf dem Schulschiff erzogen werden, später in die Lage kommen können, das Examen für Steuermann und für Kapitän zu machen. Der Grossherzog von Oldenburg beantwortete diese Frage dahin, dass zunächst zwar das Hauptbedürfnis sei, der deutschen Handelsmarine Matrosen zu erziehen, dass die jungen Leute aber regelrecht seemännisch die Laufbahn bis zum Kapitän machen können, wenn sie die Lust und das Zeug dazu haben. Wer auf dem Schulschiff eintritt, wird zunächst Matrose, kann aber später Kapitän werden. Ferner fragte Prof. Busley, dass er vielfach von Eltern gehört habe, was wird mit dem Jungen werden, wenn das Jahr auf dem Schulschiff um ist? Es sei Gefahr vorhanden, dass der Junge nach dem Jahr auf dem Schulschiff wieder zu seinen Eltern auf längere Zeit zurückkommt und dann vielleicht zu einem andern Beruf übergeht. Auch diese Anfrage wurde von dem Grossherzog beantwortet. Die Ausführungen des Grossherzogs gingen dahin, dass die Bemühungen des Vereins darauf gerichtet sein müssen, die im Jahreskursus ausgebildeten Schiffsjungen möglichst bald auf Schiffen der Handelsflotte unterzubringen. Die Aufgabe des Deutschen Schulschiff-Vereins besteht vor allem darin, der Handelsflotte ohne Unterschied, ob Segelschiff oder Dampfschiff, tüchtige Seeleute zuzuführen. Es würde also ungerecht sein, die Schiffsjungen allein auf Segelschiffen unterzubringen, während die Dampfer geradezu Mangel an Matrosen leiden, und die Dampfer-Reedereien uns besonders grosse Beiträge entrichten. Nachdem wir die Jungen das erste Mal untergebracht haben, können wir nicht mehr verpflichtet sein, weiter für sie zu sorgen, und wenn wir freiwillig und auch für diejenigen Leichtmatrosen, die wir erstmalig auf Dampfern untergebracht haben, uns um eine Segelschiffstelle bemühen, so ist das kein Zwang, sondern hervorgegangen aus dem besondern Interesse für unsere Zöglinge. Es kann unsern Jungen nur geraten werden, zeitweilig auch auf fremden, besonders englischen Schiffen zu fahren, um diese für den Seemann besonders wichtige Sprache zu lernen. Die Unterbringung der Schiffsjungen des ersten Jahrganges hat dank der Bemühungen verschiedener Mitglieder unseres Vereins zu keinen Schwierigkeiten geführt. Wir haben aber, um die Prinzipien dieser Frage festzustellen, eine besondere Kommission zur Beratung und Vorbereitung dieser Angelegenheit eingesetzt.

Im übrigen hat die Jahresversammlung die sichere Hoffnung erweckt, dass dem Vereine zahlreiche neue Mitglieder beitreten und dem patriotischen Zwecke des Unternehmens namhafte freiwillige Beiträge zufliessen werden.

Auch der Kaiser widmet den Bestrebungen des Vereins die wärmste Sympathie. Er steht an der Spitze des Ehrenvorstandes und unterstützt den Verein mit einem jährlichen Beitrag von 5000 Mark. In besonders herzlicher Weise kam das Interesse, das der Kaiser für den Schulschiff-Verein hat, in dem Antwortstelegramm zum Ausdruck, das der Kaiser gelegentlich der Jahresversammlung an den Grossherzog von Oldenburg richtete.

Schiffbau-Industrie der Vereinigten Staaten von Amerika im Fiskaljahre 1901/2.

Nach den vom Navigationsbureau in Washington veröffentlichten Angaben wurden in dem am 30. Juni 1902 abgelaufenen Fiskaljahre 1657 Wasserfahrzeuge mit einem Gehalte von 473 981 t R. gegen 1709 mit 489 616 t R. im Vorjahre gebaut. Dieses Resultat enttäuschte einigermasen, da man zu Beginn des Fiskaljahres geglaubt hatte, die Leistungen der Schiffbau-Industrie würden in diesem Jahre alle früheren Höchstziffern übertreffen. Blieben nun die Gesamtleistungen auch hinter den Erwartungen zurück, so sind doch im Einzelnen Fortschritte zu verzeichnen. An Stahlschiffen wurden in diesem Jahre 130 Stück mit 284 702 t R. Inhalt fertiggestellt, während im Jahr vorher derer nur 121 mit 260 253 t R. gezählt wurden. Die Zunahme beträgt hierbei fast 10 pCt., sie hätte jedoch noch beträchtlich gesteigert werden können, wenn nicht der Stahlarbeiterausstand des vergangenen Sommers sowie der wachsende Bedarf an Stahl zu Bau- und Eisenbahnzwecken die Stahllieferungen zu Schiffbauten verzögert hätte. Die nachstehende Tabelle gibt einen Ueberblick über den Bau von Stahlschiffen im Rechnungsjahre 1902 gegenüber demjenigen des Jahres 1901:

auf den Werften	1901 Segelschiffe Anzahl	1901 Segelschiffe t. R.	1901 Dampfer Anzahl	1901 Dampfer t. R.	1902 Segelschiffe Anzahl	1902 Segelschiffe t. R.	1902 Dampfer Anzahl	1902 Dampfer t. R.
d. Atl. Ozeans und d. Golfs v. Mexiko .	12	13752	51	90476	8	9223	62	102647
des Stillen Ozeans . .	—	—	6	7607	—	—	2	10707
d. gr. Binnenseen	5	11236	46	136620	—	—	52	161797
der Flüsse im Westen . .	—	—	1	562	—	—	6	328
Summe .	17	24988	104	235265	8	9223	122	275479

Das laufende Rechnungsjahr eröffnet der Stahlschiffbau-Industrie nicht so günstige Aussichten wie das verflossene. Es sollen nur wenig neue Verträge über Lieferung von grossen Ozeandampfern abgeschlossen sein. Von den im Jahre 1901/02 in Auftrag gegebenen Stahldampfern von insgesamt 250 000 t R. waren bis zum Schlusse des Jahres etwa 100 000 fertiggestellt, sodass für das laufende Jahr noch etwa 160 000 t zu liefern bleiben. An hölzernen Schiffen wurden im Laufe des Jahres 1901/02 folgende Mengen fertiggestellt:

auf den Werften	Segelschiffe Anzahl	Segelschiffe t R.	Dampfschiffe Anzahl	Dampfschiffe t R.
des Atlantischen Ozeans und des Golfs	583	65 295	290	19 021
Puertoricos	5	89	—	—
des Pazifischen Ozeans .	47	26 172	90	9 725
Hawaiis	1	9	1	13
der grossen Binnenseen	8	200	65	3 242
der Flüsse im Westen .	6	114	134	7 927
Summe	650	91 849	580	39 928

Ungetakelte Fahrzeuge sind in dieser Uebersicht nicht mit berücksichtigt worden, erscheinen aber wohl in der obengenannten Summe der gesamten Schiffbauten.

Schiffbau.

Bauaufträge.

Die See-Berufsgenossenschaft in Hamburg hat, um die Kontrole über die Seeschiffahrt noch intensiver zu gestalten, dem Bureau Hamburg der Motorenfabrik Marienfelde eine grössere **Spiritus-Motorbarkasse** für den Inspektionsdienst in Auftrag gegeben. Mit dem Baue des nach den höchsten Vorschriften der Schiffahrtsbehörden herzustellenden Fahrzeuges hat das Bureau Hamburg der Motorenfabrik Marienfelde die Werft von C. Breuning, Reiherstieg betraut. Als Motor für diese Barkasse ist seitens der Seeberufsgenossenschaft ein 8 HP zweizylindriger Marienfelder-Daimler-Spiritus-Motor neuester Konstruktion (Type »russ. Kriegsmarine«) gewählt worden, dessen Betrieb je nach Wunsch, entweder mittels reinen 90 pCt. Alkohols oder Benzol-Spiritus erfolgt. Die Konstruktion dieser Spiritus-Motoren lässt übrigens ohne Weiteres auch dauernden Betrieb mit Benzin zu.

* * *

Die Schiffswerft von Schömer & Jensen, Tönning, hat in letzter Zeit den Bau von drei neuen **Frachtdampfern** von 1200, 1600 und 2000 t Schwergut für Lübecker, Danziger und Flensburger Rechnung in Auftrag genommen, womit sie bis Mitte nächsten Sommers wieder vollauf beschäftigt ist. Der Flensburger Bauauftrag, für die Dampfschiffsreederei J. H. Jensen, hat folgende Dimensionen: 231′ 3″ × 35′ 3″ × 17′ 6″; Tragfähigkeit 2000 t. Der Neubau, der im August 1903 zur Ablieferung gelangt, wird mit allen Neuerungen ausgestattet und äusserst praktisch eingerichtet werden. Die Maschine soll dem beladenen Schiffe eine Geschwindigkeit von 8½—9 Knoten verleihen.

* * *

Stapelläufe.

Die am 17. v. Mts. auf der neuen Werft der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft zu Wasser gelassene erste Hälfte des für die Reiherstieg Schiffswerfte und Maschinenfabrik erbauten Schwimmdocks wurde am 3. Oktober durch 3 grosse Schleppdampfer aus dem Flensburger Hafen geschleppt um via Skagen die Fahrt nach Hamburg anzutreten, wo die Ankunft voraussichtlich in 5 bis 6 Tagen erfolgen dürfte.

Die zweite Hälfte des **Docks** lief am 1. Oktober vom Stapel und wurde dann gleich nach der alten Werft verholt, um hier fertig montiert und alsdann demnächst ebenfalls nach seinem Bestimmungsort überführt zu werden. Das ganze Dock hat eine Länge von 507′ 9½″, eine Breite von 100′ 0½″ und eine Höhe von 41 0½″, alle Masse englisch. Die Tragfähigkeit ist 11 000 t.

* * *

Probefahrten.

Der auf der Schiffswerft von Schömer & Jensen, Tönning, erbaute Doppelschraubendampfer »**Pollworm**«, machte am 3. Oktober seine Probefahrt, die zur allseitigen Zufriedenheit verlief und auf der eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 10,6 Knoten erreicht wurde.

Vermischtes.

Bedingungen für die Zulassung von Reisenden in Südafrika. Über die Zulassung von Einwanderern und Reisenden in Südafrika werden jetzt die nachstehenden neuen Bestimmungen bekannt: Landungserlaubnisscheine (Permitts) sind für die Häfen der Kapkolonie nicht mehr erforderlich; für das Innere sowie für die Häfen von Natal sind sie aber noch vorgeschrieben. In Delagoa-Bay soll nur den Passagieren die Landung gestattet sein, welche genügend Mittel zum Lebensunterhalt oder ein festes Engagement haben. Passagiere, welche diesen Nachweis nicht führen können, müssen nach Ankunft £ 20 beim Hafenkapitän deponieren, welche gegebenenfalls zur Deckung der Kosten für die Rückbeförderung in die Heimat verwandt werden. In Beira soll bis auf weiteres die Landung nur solchen Passagieren gestattet sein, die einen Pass für Rhodesia und mindestens £ 5, welche bei Ankunft zu deponieren sind, im Besitz haben, ausserdem den Nachweis eines festen Engagements führen können. Ohne solchen Nachweis müssen sie im Besitze von £ 50 sein, wovon £ 20 bei Ankunft auf dem Polizei-Kommissariat zu deponieren sind, um gegebenenfalls zur Deckung der Kosten für die Rückbeförderung in die Heimat verwandt zu werden.

Ausdehnung der deutschen Dampfschiffahrt nach Südamerika. Bei den kürzlich zwischen der Hamburg-Amerika Linie und der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft einerseits und der Booth Steamship Co. andererseits gepflogenen Verhandlungen bezüglich des vor etwa zwei Jahren von der Hamburg-Amerika Linie aufgenommenen Verkehrs mit Nordbrasilien ist eine Vereinbarung getroffen worden, die deutscherseits namentlich auch vom nationalen Standpunkt aus mit Freuden zu begrüssen ist. Die englische »Booth-Linie« hat den Verkehr zwischen Hamburg und Nordbrasilien, den sie seit etwa 36 Jahren vermittelte, vollständig an die beiden Hamburger Gesellschaften abgetreten und sich ausserdem auch von Antwerpen zurückgezogen. Des weiteren bleibt für die Zukunft den Hamburger Gesellschaften das gesamte rückkehrende Geschäft vom Amazonas nach dem europäischen Kontinent

überlassen, während diese zu gunsten der englischen Linie auf den Verkehr von Nordbrasilien nach England, sowie nach den Ver. Staaten und vice versa verzichtet haben. Besondere Aufmerksamkeit verdient noch derjenige Absatz des Vertrages, der die Frachtraten für die heimkehrende Ladung behandelt. In diesem ist nämlich festgelegt worden, dass die Raten für England stets die gleichen wie für den Kontinent sein sollen.

Haftung des Reeders aus dem Frachtvertrage. Mit dieser Frage haben sich sowohl die Berliner Handelskammer wie auch die Ältesten der Kaufmannschaft in Berlin beschäftigt. Die Handelskammer zu Berlin hat eine Reihe von Interessenten vernommen und nach eingehender Beratung festgestellt, dass auch dort ein wesentliches Interesse an der Regelung der Angelegenheit vorliegt. Sie beschloss deshalb, dass Vorgehen der hanseatischen Handelskammern zu unterstützen. In gleichem Sinne beschlossen die Berliner Ältesten.

Über die Ölfeuerung überseeischer Schiffe liegt jetzt auch aus Amerika das Ergebnis eines grösseren Versuchs vor. Leutnant W. Winchell, der als Sachverständiger den Dampfer »Mariposa« von der Oceanic S. S. Co. auf der Fahrt von San Franzisko nach Tahiti und zurück begleitet hatte, hat dem Marineministerium einen eingehenden Bericht abgestattet. Die Wasserverdrängung des »Mariposa« beträgt 3160 t, und die durchschnittlich entwickelte Pferdekraft war auf ihrer letzten Reise 2481, womit eine Geschwindigkeit von 13,58 Knoten erzielt wurde. Es wurden täglich 278 Fass Öl verbraucht, oder 1650 kg in der Stunde, während die zur gleichen Feuerwirkung nötigen Kohlen 50 pCt. mehr gewogen haben würden. Die Mannschaft im Maschinenraum konnte von 36 auf 20 Mann herabgesetzt werden. Leutnant Winchell betont aber, dass die Kesselbedienung bei Ölfeuerung eine erhöhte Intelligenz verlange, da sowohl der Gesichts- und Gehörsinn wie der Tastsinn feiner sein müssen, um das Arbeiten der Gebläsevorrichtung zu verfolgen, und eine vollständige Verbrennung des Öls durch Handhaben des Mechanismus zu erzielen. Die Flamme hatte keine schädigende Wirkung auf die Kessel. Es wurden am Ende der Reise nur zwei Eimer Asche aus den Röhren gekratzt. Das Öl wurde zerstäubt mit Hilfe einer Luftpresse, die 1000 Kubikfuss Luft in der Minute zu 27 Pfund verdichten konnte. Von den 18 Öfen in den Kesseln wurden nur 12 benutzt; in jedem von diesen waren zwei Brenner angebracht, die aber nur ausnahmsweise zusammen brannten. Die Hauptschwierigkeit bestand darin, die Zuleitung des Öls durch Pumpen zu regeln, was Temperaturschwankungen in dem erhitzten Öl und infolgedessen Schwankungen in dem regelmässigen Fluss durch die Brenner hervorrief. Auch das Verstopfen der Siebe durch Unreinheit des Öls wurde hinderlich, doch lässt sich diese Schwierigkeit durch Mitführen doppelter Siebe leicht umgehen.

Die Hafenabgaben in Mauritius sind folgendermassen geändert worden: Schleppen von der Reede nach dem Hafen oder aus dem Hafen oder von einer Stelle des Hafens nach einer anderen:

	Rupien
a) für jedes Schiff bis zu 100 t R.	20,00
b) für Schiffe von über 100 bis zu 200 t R.	25,00
c) für Schiffe von über 200 bis zu 400 t. R. für jede Ton	0,15
d) für Schiffe von über 400 t R. für die ersten 400 t	60,00
und für jede weitere Ton	0,10
e) Gleiche Gebühren sollen für eine Stunde und Teile einer Stunde erhoben werden für die Dienste der zum Beistand von gestrandeten Schiffen gebrauchten Schlepper, sofern die Kapitäne die Benutzung ihres eigenen Schlepptaues gestatten oder für Beschädigungen der etwa gebrauchten, der Regierung gehörigen Trossen aufkommen. Die Zeit ist zu rechnen von der Stunde, zu welcher der Dienst beginnt, bis zur Stunde, zu der er endigt.	Rupien
f) Für Schleppen von ausserhalb der Reede nach der Reede und umgekehrt, für die Meile und die t R.	0,05
In den Fällen zu e) und f) soll die Mindestgebühr betragen	20,00

Der Schiffsverkehr in den Häfen Portugals im Jahre 1901. Der Schiffsverkehr in den Häfen Portugals lässt eine ziemlich erhebliche Zunahme erkennen, die allerdings weniger in der Zahl der Schiffe als in ihrer Grösse zum Ausdruck kommt. In die Häfen des Königreichs sind im Jahre 1901 eingelaufen

6 064	Dampfer	mit 11 280 067	t R.
4 593	Segler	» 456 821	»
zusammen 10 657	Schiffe	mit 11 736 888	t R.
gegen 10 437	»	» 11 283 714	»

im Jahr 1900.

Ausgelaufen sind im Jahre 1901:

6 041	Dampfer	mit 11 183 023	t R.
4 548	Segler	» 461 603	»
zusammen 10 589	Schiffe	mit 11 644 626	t R.
gegen 10 356	»	» 11 234 601	»

im Jahre 1900.

Der Anteil der portugiesischen Flagge an dem Schiffsverkehr der portugiesischen Häfen ist der Hauptsache nach beschränkt auf die ihr vorbehaltene Küstenfahrt und den Verkehr mit den westafrikanischen Kolonien, die sogenannte grosse Kabotage, von der fremde Flaggen ebenfalls ausgeschlossen sind. — Im Verkehr mit dem Auslande haben portugiesische Segler sich nur in der Fahrt nach Brasilien zu behaupten vermocht, und daneben ist es gelungen, drei Dampfer in ziemlich regelmässiger Fahrt zwischen Lissabon und Oporto und New-York, mit Anlaufen der Azoren, zu erhalten. Da die genauen Angaben über den Anteil der portugiesischen Flagge im Jahre 1901 noch nicht vorliegen, so mögen die Ziffern für das Jahr 1900 folgen.

Es befanden sich:

auf grosser Fahrt . . .	399	Schiffe mit	366 933 t R.
» » Kabotage .	83	» »	150 386 »
» Küstenfahrt	4211	» »	1 301 949 »
zusammen . .	4693	Schiffe mit	1 819 268 t R.

wogegen für das Jahr 1899 noch 452 Schiffe auf grosser Fahrt mit 460 741 t R. aufgeführt worden waren, sodass im Jahre 1900 eine rückläufige Bewegung eingetreten war, der das Jahr 1901 schwerlich Einhalt geboten haben dürfte.

Der Schiffsverkehr von Marseille im Vergleich zu demjenigen von Genua im Jahre 1901. Während des Jahres 1901 betrug die Gesamtzahl der in Marseille ein- und ausgelaufenen Schiffe 16 505 mit einem Gesamttonnengehalt von 13 042 894 t R. und einer gesamten Warenfracht von 6 432 837 t. Auf die Ein- und Ausgänge verteilen sich diese Gesamtzahlen, wie folgt: Es liefen ein 8228 Schiffe mit einem Tonnengehalt von 6 531 780 t R. und einer Warenfracht von 4 048 126 t; es liefen aus: 8274 Schiffe von 6 511 114 t R. und 2 384 711 t Warenfracht. Im Vorjahre bezifferte sich die Gesamtzahl der

ein- und ausgegangenen Schiffe auf 17 074 mit einem Gesamttonnengehalt von 12 296 254 t R. und einer gesamten Warenfracht von 6 351 009 t, was zwar für das Jahr 1901 eine Abnahme der Schiffszahl um 572 Schiffe, aber eine Zunahme des Tonnengehalts um 746 640 t R. und der Warenfracht um 81 828 t bedeutet. Dieselbe Erscheinung, nämlich die Verminderung der Anzahl der ein- und ausgelaufenen Schiffe und die Vermehrung des Tonnengehalts, hat sich auch in dem Schiffsverkehr von Genua gezeigt. Da der Warenverkehr des Hafens von Marseille nur um rund 1 % gestiegen ist, kann der Handel des Jahres 1901 dem des Vorjahres gleichgestellt werden. Den gesamten Handelsverkehr im Hafen von Genua bewerkstelligten 11 902 Schiffe mit einem Raumgehalt von 10 096 643 t R. und einer Gesammtwarenfracht von 5 330 220 t. Zieht man einen Vergleich zwischen dem Verkehr im Hafen von Genua und dem von Marseille, so ergibt sich, dass die Zahl der in dem letztgenannten Hafen ein- und ausgelaufenen Schiffe um 4600 grösser war als in Genua, ebenso ergibt sich für den Hafen von Marseille ein Überschuss in dem Gesamttonnengehalt der Schiffe um 2 946 251 t R. und für die gesamte Warenfracht ein solcher von 1 102 617 t. Im Jahre 1900 belief sich dieser Unterschied auf 3472 Schiffe, 2 568 209 t R. und 1 152 615 t. Hiernach hat sich der Verkehr im Jahre 1901 in Marseille um 1128 Schiffe und 378 042 t R. Genua gegenüber vermehrt, in Hinsicht auf die Warenfracht aber um 49 998 t vermindert. Die Zunahme des Warenverkehrs in Marseille im Jahre 1901 um rund 82 000 t gegenüber dem Jahre 1900 ist nur unbedeutend, dagegen fällt die Verminderung des Unterschieds im Warenverkehr beider Häfen zu gunsten Genuas um rund 50 000 t mehr ins Gewicht. Im Jahre 1901 wurden in Genua 290 000 t Waren weniger ein- und ausgeschifft. Die Verminderung ist auf die Arbeitseinstellungen zurückzuführen, die den Handelsverkehr dieses Hafens 40 Tage hindurch gelähmt haben und es ist nicht unwahrlich, dass ohne dieses Hindernis das oben für Marseille dargestellte Verhältnis zu gunsten Genuas umgeschlagen wäre.

Kleine Mitteilungen.

Der neueste **Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd, Kaiser Wilhelm der II.**, der am 12. August auf der Werft des »Vulkan« in Stettin vom Stapel gelaufen ist, wird im Laufe des Winters vollends fertig gestellt werden, sodass er zu Beginn des nächsten Frühjahrs seine erste Reise über den Ozean wird machen können. Er wird am 14. April 1903 seine erste Fahrt nach New-York von Bremerhaven aus antreten; die erste Rückfahrt von New-York aus wird er am 28. April beginnen.

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein Hamburg.

Sitzung vom 6. Oktober. Nachdem der Vorsitzende aus Anlass der ersten Sitzung im Wintersemester die Mitglieder begrüsst und den bevorstehenden Arbeiten Erfolg gewünscht hatte, gedachte er mit warm empfundenen Worten der im Laufe des Sommers verstorbenen Mitglieder. Durch den Tod seines Ehrenpräses Herrn Dr. Antoine-Feill, seines zweiten Vorsitzenden Herrn Direktor Ludolph Meyer und eines seiner ältesten Mitglieder, Herrn Kapitän Albers hat der Verein einen schweren Verlust erfahren. Das Andenken an die Verstorbenen wurde in hergebrachter Weise geehrt. Der Vorsitzende wandte sich sodann den während des Sommers eingegangenen Schriftstücken und Drucksachen zu, deren Besprechung eine geraume Zeit in Anspruch nahm. Wegen Abwesenheit der beiden Referenten mussten die Berichte über die Kieler Kommission und über den Kopenhagener Kongress auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung, die am 13. Oktober stattfinden wird, verschoben werden.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 8. Oktober. Aus den in grosser Zahl eingegangenen Druckschriften werden mehrere Artikel erwähnt und einer kurzen Besprechung unterzogen. Der Vorsitzende teilt sodann mit, dass unter Zustimmung aller Brudervereine vom Vorstand, als dem geschäftlichen Leiter des Verbandes Deutscher Seeschiffer-Vereine beschlossen sei, zum nächsten Verbandstag keinen Stenographen hinzuziehen, sondern nur ein (allerdings umfangreiches) Protokoll über die Verhandlungen aufzunehmen. Hierauf wird einem als Gast anwesenden Herren Schaefer Gelegenheit zur Vorführung einer sog. Gürtelschnur gegeben, welche die Korkwesten ersetzen soll. Die Schwimmkraft wird durch Korkmull hergestellt, welches in der bei der Gürtelschnur getroffenen Anordnung zwei Personen über Wasser halten soll. Mit dem Apparat, dessen Verkaufspreis 10 ℳ beträgt, sind bereits in Paris während der Weltausstellung erfolgreiche Probeversuche gemacht, die zur Prämiierung der Gürtelschnur geführt haben. Der Verein empfiehlt Herrn Schaefer die Vornahme abermaliger praktischer Versuche, zu denen Mitglieder hinzugezogen werden müssten. — In letzter Sitzung war eine Kommission mit der Aufgabe zu Vorschlägen betraut, wie am zweckentsprechendsten die vom Verein abonnierten Zeitschriften den Mitgliedern zugänglich zu machen seien. Die Kommission empfiehlt in ihrem Bericht die Anschaffung einer Mappe, in der die beiden letzten Nummern aller Journale enthalten sind und die im Restaurant des Schiffergesellschaftshauses jedem Mitgliede auf Wunsch zugestellt werden soll. Ein darauf bezügliches Plakat soll die Mitglieder von dem Vorhandensein der Mappe in Kenntnis setzen. Diesem Vorschlag stimmt der Verein ohne Widerspruch zu. — Nächste Sitzung am 15. Oktbr. Tagesordnung: Bewegliche Lotsenstation bei Cuxhaven.

Büchersaal.

Leitfaden für den Unterricht im Schiffbau. Herausgegeben von der Inspektion des Bildungswesens der Marine. Dritter Teil: Schiffskunde. Mit 221 Abbildungen im Text und auf 17 Steindrucktafeln. Verlag von **E. S. Mittler & Sohn**, Königl. Hofbuchhandlung, Berlin SW 12, Kochstrasse 68—71. Preis ℳ 8.50, geb. ℳ 10,50.

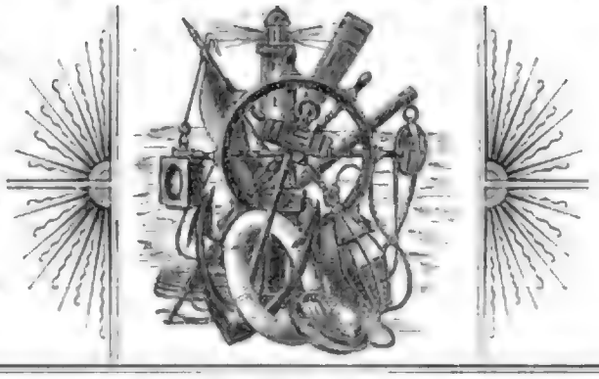
Dem vor Kurzem erschienenen ersten und zweiten Teil dieses Leitfadens, in welchem der theoretische und praktische Schiffbau ausführlich behandelt ist, ist nunmehr auch der dritte und letzte Teil angegliedert worden. In anschaulicher und leicht verständlicher Weise wird in diesem Teil die Schiffskunde erörtert, so namentlich die ganze geschichtliche Entwickelung der Kampfschiffe. Man erhält genauen Aufschluss über unsere Schiffe und diejenigen fremder Marinen, sowie über deren Einrichtungen an Bord; im Anhang sind dann Tabellen über unsere Kriegsschiffe, sowohl über diejenigen unserer Zeit, als auch über solche, welche der Kriegsmarine von Anfang ihres Bestehens angehört haben, beigefügt und zum Schluss folgt noch ein Verzeichnis der Kriegsschiffe aller fremden Marinen. Die Verfasser, Marine-Baumeister Neudeck in Kiel und Fregattenkapitän z. D. Klinckseck, haben versucht, das ganze Gebiet der Schiffbauwissenschaft und des Schiffbaues in logischer Folge an einander zu reihen und Alles zu bringen, was für Konstruktion und Bau an neueren Angaben von Wert ist, sodass das Buch sich auch als Nachschlagewerk von hohem Nutzen erweisen wird. Die 354 Abbildungen, welche teils dem Texte der drei Teile eingefügt sind, teils auch auf 41 Steindrucktafeln dargeboten werden, gewähren dem Texte die trefflichste Erläuterung. Der »Leitfaden für den Unterricht im Schiffbau« ist von gleich hoher Bedeutung für Offiziere der Kriegs- und Handelsmarine, für Schiffbauer, Reeder, Studierende der Schiffbauwissenschaft, wie überhaupt für alle Marineinteressenten.

Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.
(Geschäftsführender Verein, Steinhöft 1.)

Seeschiffer-Verein „Weser“ in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin“ in Stettin.



Schiffer-Gesellschaft in Lübeck.

Verein Flensburger Seeschiffer in Flensburg.

Seeschiffer-Verein in Danzig.

Eingabe des Verbandes zum Gesetze betr. die Untersuchung von Seeunfällen vom 27. Juli 1877.

(Fortsetzung aus No. 40.)

Zu § 25 liegen keine Anträge vor.

Zu § 26 sind folgende Abänderungsvorschläge angenommen:

1) Zusatz zu Abs. 1: »Einem Lotsen kann sowohl die Befugnis zur Ausübung des Gewerbes wie auch die Befugnis zur Ausübung des Schiffer- bezw. Steuermannsgewerbes entzogen werden.«

Zwar geht aus § 4 ad 3 in Verbindung mit § 26 die Zuständigkeit des Seeamtes hervor, Lotsen gegenüber, soweit sie Inhaber von Schiffer- oder Steuermannspatenten sind, dasselbe Verfahren wie bei Kapitänen und Schiffsoffizieren zu beobachten, wenn diese bei einem Seeunfall diejenigen Fähigkeiten vermissen lassen, welche zur Zeit der Ausstellung ihres Befähigungszeugnisses bei ihnen als vorhanden angenommen wurden. Der Verband, der diese Kautel im Interesse der Sicherheit der Schiffahrt aber nicht für genügend hält, glaubt, dass es erforderlich sei, wenn das Seeamt befugt werde, Lotsen auch die Befugnis zur Ausübung ihres Gewerbes zu entziehen.

2) Zu Abs. 2 folgenden Zusatz: „I. Einem Maschinisten, dem die Berechtigung zur Ausübung des Gewerbes entzogen ist, darf die Befugnis in einer niedrigeren Klasse belassen werden; die selbständige Leitung einer Maschine ist ihm nicht anzuvertrauen.«

Der Verband glaubt, dass es einem allgemeinen Gerechtigkeitsgefühl entspreche, wenn gleich dem Kapitän, dem bei Entziehung der Ausübung des Schiffergewerbes die Erlaubnis zur Ausübung des Steuermannsgewerbes eingeräumt werden kann, auch einem Maschinisten unter Verlust des Anrechts zum Maschinenleiter das Patent in einer niedrigeren Klasse belassen werde.

3) Zu Abs. 2 folgender Zusatz: »II. Handelt es sich um die Entziehung der Befugnis zur Ausübung seines Gewerbes, so ist ein mit mehr als 3 Stimmen zu fassender Spruch erforderlich.«

Da nach Annahme des Verbandes dem Staat das Recht der Gewerbeentziehung nur die Möglichkeit geben soll, vollständig ungeeignete Schiffsführer und Schiffsoffiziere im Interesse der Sicherheit von Leben und Eigentum ihrem Berufe fernzuhalten, darf ein für die Beteiligten so folgenschwerer Schritt nur dann vorgenommen werden, wenn seine Notwendigkeit von den seemännischen Beisitzern als erwiesen angesehen wird. Da das aus fünf Personen bestehende Seeamt, um ein rechtskräftiges Urteil fällen zu können, nur zur Heranziehung von zwei Seeschiffern verpflichtet ist, kann es vorkommen, dass einem Schiffsführer oder Schiffsoffizier gegen den Widerspruch der beiden Seeschiffer die Befugnis zur Ausübung des Gewerbes entzogen wird. Um diese Möglichkeit auszuschliessen, hält der Verband es für dringend erwünscht, wenn die Gewerbeentziehung nur durch einen Spruch von mehr als 3 Stimmen ermöglicht werde.

Zu § 27 wird hinter Abs. 1, Satz 1, folgender Zwischensatz beantragt:

»Dasselbe Recht der Beschwerde haben Kapitän oder Schiffsoffizier, welchen das Seeamt ein Verschulden an einem Unfall oder dessen Folgen beigemessen hat, ohne die Befugnis zur Ausübung des Gewerbes zu entziehen.«

Die Dringlichkeit dieses Antrages hat vorzugsweise die Stellungnahme des Verbandes zum ganzen Gesetze herbeigeführt. Wie schon in der Einleitung bemerkt wurde, haben sich besonders in den letzten Jahren die Fälle gemehrt, die dem Seeamt Anlass gaben, die Handlungsweise deutscher Schiffsführer und Schiffsoffiziere einer scharfen oft sogar persönlichen Kritik zu unterziehen. Durch solche Aussprüche, weil sie öffentlich sind und dem Reeder nicht unbekannt bleiben, wird ebenso wie der Ruf des Gemassregelten auch seine wirtschaftliche Stellung schwer geschädigt, ohne dass ihm die Möglichkeit einer Berufung gegen solche Urteile gegeben ist. Um die dringende Notwendigkeit dieses Antrages noch besonders hervorzuheben, gestattet sich der Verband die gehorsame Bemerkung, dass der Antrag von allen aktiven deutschen Schiffsführern und Schiffsoffizieren auf das lebhafteste unterstützt wird.

Zu den Paragraphen 28, 29, 30, 31, 32 und 33 liegen keine Anträge vor.

Zum § 34 wird beantragt, die Worte:

»nach Ablauf eines Jahres«

zu streichen. Der Verband hält die Angabe einer bestimmten Zeit, innerhalb der die Erlaubnis zur Ausübung des Gewerbes vom Herrn Reichskanzler wieder eingeräumt wird, für unrichtig, da der Herr Reichskanzler, unbekümmert um die im Gesetz angegebene Zeitangabe, doch erst das Ergebnis eingezogener Erkundigungen abwarten wird, ehe er von seinem Recht Gebrauch macht.

Im Anschluss an diese Anträge schlägt der Verband ferner vor, in allen Paragraphen des Gesetzes statt der Worte »Schiffer« und »Steuermann«, immer »Kapitän«, Schiffsoffizier« oder »Lotse« zu setzen.

Der Antrag ist darauf zurückzuführen, weil auch in der neuen Seemannsordnung eine Auswechselung der Worte »Schiffer« und »Steuermann« in »Kapitän« und »Schiffsoffizier« stattgefunden hat. Die Erwähnung des »Lotsen« muss als die Folgerung des zu § 26 gestellten Antrages aufgefasst werden.

Digitized

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.

Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1902. No. 42. Hamburg, den 18. Oktober. XXXIX. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Nochmal die Schallsignale im Nebel. (Schluss.) — Die Tiefladelinie, ihre Berechnung und ihre Bedeutung. — Stapelläufe von deutschen und britischen Werften. (September 1902.). — Wasser, Wasserdampf und Löschgase als Mittel zur Tilgung von Feuersbränden. — Der Schiff- und Maschinenbau Norwegens im Jahre 1901. — Schiffbau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Büchersaal. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Auf dem Ausguck.

Die alljährlich von Lloyds Register veröffentlichten Wracklisten, eine Zusammenstellung der Quartalsberichte über **Schiffsverluste** und deren Ursachen liefern zur Beurteilung der Seefähigkeit der Schiffe ein sehr wertvolles Material Nach der letzten Aufmachung, die sich auf die Schiffsverluste aller Flaggen **im Jahre 1901** bezieht, mussten im Ganzen 683 Fahrzeuge mit 552 591 t Br.-R. aus dem Weltschiffsregister gestrichen werden; darunter befinden sich 213 Dampfer mit 281 478 t und 470 Segler mit 271 113 t Von den Dampfern waren 70 mit 136 851 t aus Stahl hergestellt, 124 mit 139 915 t aus Eisen und 19 mit 4712 aus Holz und Eisen. Das Herstellungsmaterial der verlorenen Segler war bei 57 mit 58 907 t Stahl, bei 47 mit 47 594 Eisen und bei 386 mit 164 612 t Holz oder Komposition. Die Schiffsverluste, nach ihren Ursachen geordnet, zeigen folgendes Bild. Auf See verlassen wurden 72 Schiffe mit 44 672 t (davon 5 mit 4276 t unter deutscher Flagge), aufgebrochen oder kondemniert sind 27 mit 13 712 t (darunter 2 deutsche mit 529 t), verbrannt sind 23 mit 21 154 t, (2 mit 1501 deutsch), durch Kollision gingen 62 mit 52 477 t (7 mit 10 152) verloren; gesunken sind 67 mit 38 623 t (3 mit 896); verschollen sind 72 mit 63718 t (9 mit 7137); durch Strandung oder durch Leckspringen beim Aufstossen auf Rocks oder Wracks gingen verloren 350 Schiffe mit 312 042 t (15 mit 20 493). Prozentual waren die einzelnen Flaggen an den Gesamtverlusten in folgender Weise beteiligt: die deutsche mit 2,41 nach der Schiffsanzahl und mit 1,55 nach dem Raumgehalt; die britische 1,79 bezw. 1,83; nordamerikanische 3,03 bezw. 2,69; österreich-ungarische 1,06 bezw. 0,25; dänische 1,67 bezw. 0,86; holländische 1,89 bezw. 0,68; französische 3,61 bezw. 3,24; italienische 2,64 bezw. 1,88; norwegische 4,83 bezw. 4,56; russische 3,02 bezw. 2,50; spanische 2,23 bezw. 2,23; schwedische 2,36 bezw. 2,49. — Die meisten Dampfer- wie auch Seglerverluste sind auf Strandung sowie durch Aufstossen auf Grund oder auf Wrackstücke zurückzuführen. Unter der Rubrik »kondemnierte, oder wegen Altersschwäche aufgebrochene Fahrzeuge« figurieren nur Segelschiffe. Ein Beweis, dass, im Gegensatz zu Dampfern, Brand-, Kollisions- oder Strandungsschäden, von denen Segler betroffen wurden, nicht mehr reparaturfähig waren. Ähnlich liegen die Verhältnisse auch bei der Verlustursache »auf See verlassen«. Nur 6 Dampfer, darunter durchschnittlich Fahrzeuge mittlerer Grösse, haben auf diese Weise ihre Laufbahn beendet, gegen 66 Segler, und unter diesen allein 20 Norweger und 13 Nordamerikaner. Unter den durch Feuer zerstörten Schiffen waren nur 7 Dampfer, dagegen 16 Segler. Leider ist in den statistischen Mitteilungen nicht die Art der Ladung angegeben, welche diese Schiffe führten, sonst würde doch sehr wahrscheinlich ein hoher Prozentsatz Kohlenladungen unter den verlorenen

Segelschiffen festgestellt werden müssen. Bestätigt sich diese Annahme, dann bedürfen die Feuerlöschvorrichtungen auf Seglern, denen der Dampf als Löschmittel fehlt, einer eingehenden Nachprüfung. Beachtung verdient auch der Abschnitt, der uns über die Anzahl verschollener Schiffe Aufschluss gibt: 22 Dampfer und 50 Segler. Mit ganz vereinzelten Ausnahmen Fahrzeuge von 4 bis 600 t Raumgehalt, also Grössenklassen, die unter dem Verdacht stehen, sehr oft über ihre Ladefähigkeit hinaus ausgenutzt zu werden. Mit anderen Worten, überladene und, wahrscheinlich ebenso häufig, schlecht oder zu gering beladene Schiffe. Dem Reiseverlauf der Ballaster sollte mehr Aufmerksamkeit geschenkt werden. Es gibt hervorragende Fachleute, die eine Mindestladelinie für wichtiger als eine Tiefladelinie halten und auf diesem Standpunkt trotz des Fiaskos verharren, das Lord Muskerry mit seinem Antrag zur Light Load Linie erlitten hat.

* * *

Ununterbrochen seit der Abschaffung der belgischen Leuchtfeuerabgaben und der Reduktion der Hafengebühren ist der Verkehr von **Antwerpen***) gewachsen; in letzter Zeit so stark, dass die bestehenden **Hafenanlagen** nicht mehr zu seiner Bewältigung ausreichten. Pläne zur Hafenerweiterung wurden wiederholt gemacht, ihre Ausführung scheiterte an der zwischen Stadt- und Staatsgewalt bestehenden Uneinigkeit, die durch Eingreifen verschiedener Politiker statt gehoben zu werden noch schärfer hervortrat. Die Schelde ist Staatseigentum während die Hafenanlagen der Stadtgemeinde unterstehen. Diese Gegensätze bewirkten, dass keiner der vielen Pläne, die im Laufe der Jahre von der Handelskammer, von Ingenieuren und Armeeoffizieren eingereicht wurden, die Zustimmung der ausschlaggebenden Stimmen fand. Dieser bedauerliche Zustand dauerte bis zum Jahre 1897, als es dem Abgeordneten für Antwerpen, Herrn van der Broeck, gelang, ein Projekt in Vorschlag zu bringen, das von allen massgebenden Seiten eine günstige Beurteilung fand. Sein Plan beabsichtigt eine Vergrösserung der Hafenanlagen an der Nordseite und zugleich eine Verschiebung des jetzigen Flussbettes; Vorschläge, die, einzeln bereits früher gemacht, abgelehnt wurden. Herr van der Broeck will den Lauf der Schelde bei Kruyschaus ablenken und ihr eine Kursrichtung geben, die mit langsam steigender Kurve in ungefähr grader Linie zu den Amerika- und Lefebre-Docks führt. Hier soll sie in das alte Flussbett hineinlaufen und zwar an einer Stelle, zwischen dem Kattendyk-Dock und den Ausläufern der Befestigungswerke am Ufer. Das Amerika-Dock soll im neuen Flussbett aufgehen, während das Lefebre-Dock unberührt bleibt. Die im Norden liegenden Fortifikationen werden zunächst fortgerissen werden müssen, um in grösserer Entfernung wiederaufgebaut zu werden. Hierdurch wird das Weichbild der Stadt eine wesentliche Vergrösserung erfahren. Durch die neue Richtung, die der Schelde gegeben werden soll, entsteht zwischen beiden Flussarmen, dem alten und dem neuen, eine ausgedehnte Insel, vorzüglich zur Anlage eines Freihafens geeignet, wie er von der Handelskammer so sehnlichst herbeigewünscht wird. Diese Arbeiten, welche auf eine enorme Vergrösserung des Flächenraums sowohl der Hafenanlagen wie der Stadt überhaupt hinzielen, würden nach ihrer Vollendung Antwerpen zu einem der grössten Welthäfen machen. In der Erkenntnis, dass ein solches Riesenprojekt natürlich nicht im Handumdrehen ausgeführt werden kann, hat der Staat zunächst den Bau von (6500 Fuss langen) Quaianlagen an der Südseite in Angriff genommen und zurzeit bereits zur Hälfte fertiggestellt. Ausserdem ist der Bau neuer Dockanlagen, nördlich von Lefebre-Dock, in die Wege geleitet, und zwar vom Staat in Übereinstimmung mit der Stadtverwaltung, die zu dieser Stellungnahme durch die rührige Schiffahrts-Vereinigung gedrängt wurde. Auf die lebhafte Propaganda, die diese Körperschaft für die Hafenerweiterungspläne entwickelt hat, ist überhaupt das wachsende Interesse zurückzuführen, das allen maritimen Angelegenheiten von den Stadtvätern seit einiger Zeit entgegengebracht wird. Die Ansicht der »Vereinigung« hat aber grosses Gewicht, ist doch allein ihrer energischen Tätigkeit die Abnahme der Hafenarbeiterausstände zu danken, dieser schrecklichen Plage, die vor Jahren den Verkehr in Antwerpen zu ersticken drohte. Und bei dem Geist, von dem die Vereinigung beseelt ist, darf fest darauf gerechnet werden, dass die Pläne des Herrn van der Broeck in allen Einzelheiten durchgeführt werden.

* * *

Auf dem IX. internationalen Schiffahrtskongress in Düsseldorf wurde gelegentlich der Besprechungen über Dockeinrichtungen in den Seehäfen auch die Frage hineingezogen, auf welche

*) Im Laufe der letzten Jahre ist hier wiederholt über die Hafenverhältnisse von Antwerpen gesprochen worden. Ihre Unzulänglichkeit gegenüber dem ständig wachsenden Verkehr, ebenso wie die hauptsächlichsten Bestrebungen zur Verbesserung und Erweiterung der Hafenanlagen wurden registriert und durch einen Kenner der Antwerpener Hafenverhältnisse zu erklären versucht. Der Gegensatz zwischen Staat und Stadt, die beide Eigentumsrechte am Hafen und seinen Anlagen haben, führte dazu, dass keiner der unzähligen Hafenerweiterungsprojekte verwirklicht wurde. Hatten sie die Zustimmung des Staates gefunden, dann wurden sie von der Stadtverwaltung als unbrauchbar verworfen und umgekehrt. Da nun aber der verdienstvollen Tätigkeit der Antwerpener Shipping Federation eine Verständigung aller beteiligten Faktoren gelungen zu sein scheint, wollen wir auf das Thema zurückkommen und einer Zuschrift aus Antwerpen Raum gewähren. D. R.

Abmessungen der grossen Seedampfer in Zukunft zu rechnen sein würde, um danach die Abmessungen der Docks festsetzen zu können. Nach den betreffenden Aussagen von Sachverständigen erscheint es nun nicht wahrscheinlich, dass die modernen Dampfer wesentlich länger werden als jetzt, wohl aber ist anzunehmen, dass sie in Rücksicht auf deren Stabilität breiter werden. Das Schiff der Zukunft glaubt man auf 230 m Länge und höchstens 32 m Breite bemessen zu können, sodass also für Schleusen und Docks eine Breite von 35 m und eine Länge von 230 m genügen werden. Ein Schiff von solchen Abmessungen ist immer noch ein »Schnelldampfer«, weil für Frachtdampfer dieser Grösse nicht immer volle Ladung zu finden ist, also ausserhalb der Grenze vorteilhafter Ausnutzung verbleibt. Aber selbst für die schnellfahrenden Passagierdampfer sind die Schwierigkeiten des Baues solcher langer Schiffe ausserordentlich gross. Die Versicherungs-Gesellschaften, u. a. der Germanische Lloyd, machen bezüglich der Versicherung derselben Einwendungen, da es höchst schwierig ist, für ein derartiges Schiff einen Längsverband von hinreichender Festigkeit herzustellen, zumal dasselbe ausserdem 23 Meilen Fahrt auch bei schlechtem Wetter halten muss. Es ist vorgekommen, dass infolge hohen Seeganges ein solches Schiff von 30 000 HP bei grosser Geschwindigkeit über eine bedeutende Länge (35 m) aus dem Wasser gehoben wurde. Das breiteste Schiff des Norddeutschen Lloyd ist zurzeit 21,6 m, diese Breite ist indessen zu gering im Verhältnis zur Länge. Was den Tiefgang der neueren Riesendampfer anbelangt, so ist für die nächste Zukunft eine Vermehrung desselben kaum zu erwarten. Sollte es sich bestätigen, dass die Schiffe nur breiter werden und keinen grösseren Tiefgang erhalten, so würden dadurch für offene Häfen ohne Schleusen günstige Aussichten geschaffen, während für Häfen mit Schleusen jede Vermehrung der Schleusen eine Katastrophe herbeiführen kann. H.

* * *

Im Jahre 1901 ergab sich für die folgenden **Häfen** der nebenbezeichnete **Verkehr**:

	Schiffe	t		Schiffe	t
London ...	26 421	15 952 453	Hamburg ..	12 847	8 383 000
Liverpool ..	20 100	9 704 160	Bremen ...	4 024	2 717 633
Cardiff ...	14 695	9 290 785	Emden ...	1 676	229 590
Glasgow ..	10 899	3 757 271	Marseille ..	8 228	6 531 780
Hull	6 057	3 102 869	Antwerpen .	5 225	7 488 579
Dünkirchen	2 577	1 669 906	Amsterdam	2 213	1 869 151
Havre	2 191	2 248 645	Rotterdam .	6 881	6 382 934

Nach dieser Tabelle stehen die englischen Häfen London, Liverpool, Cardiff noch an der Spitze dieser genannten 14 Häfen. Es ist dabei aber wohl zu bemerken, dass bei den englischen Angaben der Binnenschiffahrtsverkehr mit angegeben ist. Anders nimmt Hamburg den zweiten Platz unter den europäischen und den dritten unter allen Häfen der Erde ein. London und New York sind zu weit voraus, um in absehbarer Zeit von einem anderen Hafen eingeholt zu werden. Die Stadt Emden ist in der Tabelle jedenfalls mit angeführt worden, weil man bei dieser Stadt für die Zukunft eine starke Zunahme des Verkehrs erwartet und auf diese Weise die Entwickelung desselben mit verfolgt werden kann. Von den vier Häfen Hamburg, Antwerpen, Amsterdam und Rotterdam zeigte in dem Jahre 1901 gegenüber dem Vorjahre, was den Tonnengehalt anbetrifft, die Stadt Antwerpen die grösste Zunahme, nämlich 11,9 pCt., während sich für Hamburg 4,2, für Amsterdam 3,1 und für Rotterdam 0,8 pCt. ergaben. Während die Tonnage in den vier Häfen eine Zunahme zeigte, nahm die Schiffszahl in Hamburg, Antwerpen und Rotterdam ab, dagegen in Amsterdam zu, ein Beweis dafür, dass in drei erstgenannten auch in dem letzten Jahre die Durchschnittsgrösse der verkehrenden Schiffe zugenommen hat. Von Interesse ist auch ein Vergleich der drei Häfen Hamburg, Antwerpen, Rotterdam während der letzten zehn Jahre. Die Zahl der einklarierten Schiffe betrug:

	Hamburg	Antwerpen	Rotterdam
1892 ...	8 569	4321	4423
1893 ...	8 792	4418	4631
1894 ...	9 165	4640	5109
1895 ...	9 443	4653	5199
1896 ...	10 477	4951	5904
1897 ...	11 173	5106	6212
1898 ...	12 523	5198	6373
1899 ...	13 312	5420	6890
1900 ...	13 103	5244	7268
1901 ...	12 847	5225	6881

Nochmal die Schallsignale im Nebel.

III. (Schluss.)

Und nun zu den in der »Hansa« veröffentlichten Vorschlägen, die allmählich eine ganze Litteratur gezeitigt haben. Weil Herrn Kapitän Leithäuser ohne allen Zweifel das Verdienst gebührt, die Schallsignalfrage durch seine Anregungen im Dezember vorigen Jahres erneut in den Vordergrund des allgemeinen Interesses gerückt zu haben, bedauere ich, mich seinen Vorschlägen leider nicht anschliessen zu können. Er wünscht seinen beiden Seitenschallsignalen nur einen fakultativen Charakter, weil sie, wie er selbst anerkennt, nur für zwei einander wahrnehmbare Schiffe von Nutzen sein können. Aber auch bei dieser Annahme können sie unter bestimmter Voraussetzung statt aufklärend verhängnisvoll wirken. Denn die von Herrn Schubart geschilderte und von Herrn Admiral Aschenborn, wie von Herrn Kapt. Barrelet als richtig erkannte Konstellation, wonach sich drei Dampfer einander nähern und einer die Signale von zweien, die anderen beiden aber nur

ihre gegenseitigen Signale hören, dürfte in stark befahrenen Gewässern leider nur zu oft vorkommen. Zeigt das angeführte Beispiel schon eine Schwäche der Leithäuserschen Idee, so werden ihre Schattenseiten noch mehr hervortreten, wenn nicht drei sondern erheblich mehr Schiffe auf einem Platz zusammen navigieren. Im englischen Kanal, ganz besonders auf der Strecke von East Goodwin-Feuerschiff bis Dungeness, keine Seltenheit. Sollen aber die beiden Seitenschallsignale, weil sie, wie schon gesagt, nur fakultativ gedacht sind, allein den Zweck verfolgen, dem Schiffsführer unter bestimmten von Herrn Kapitän Leithäuser angegebenen Verhältnissen die Navigation im Nebel zu erleichtern, dann sind sie, zumal bei ihrem problematischen Charakter, nur ein Tropfen auf einem heissen Stein. Gelingt es die Regierungen der schiffahrttreibenden Nationen zu einer Änderung der Schallsignale zu bewegen, dann müsste auch gleich radikal vorgegangen werden.

Die Anregung von Herrn Schubart, der, wie gesagt, die Nachteile des Leithäuserschen Systems durch eine Vereinfachung aus der Welt schaffen will, ist wie Herr Admiral Aschenborn nachgewiesen hat, leider auch nicht in allen Fällen einwandfrei. Herr Schubart wünscht seinen Vorschlag zur bindenden Vorschrift erhoben, die aber, wie gesagt, verhängnisvoll werden kann, wenn die gegenseitigen Signale von drei oder mehr sich einander nähernden Schiffen nicht von allen Parteien richtig aufgefasst werden. Ein Schallsignal mit obligatorischem Charakter muss aber so beschaffen sein, dass verhängnisvolle Missverständnisse gar nicht in den Bereich der Möglichkeit gehören.

Die von Herrn Kapitän H. Schmidt angeregte Abtönung zweier Dampfpfeifen, soll seine Idee zu dem vorhin erwähnten Vorschlag des englischen Seeoffiziers erweitert werden, ist mit Kosten verbunden, die kleine Reedereien nicht unerheblich belasten würden. Sie ist aber auch nur dann mit Aussicht auf Erfolg durchführbar, wenn sich zwei, ihren Tönen nach absolut unterscheidbare Dampfpfeifen herstellen lassen. Hierzu müssten sich die Techniker äussern.

Die Idee von Herrn C. W. (Bremerhaven) mit sieben Signalen, (je eins für jeden Sektor des Seiten-, des Top- und Hecklichts, ferner ein Signal für rechtvoraus und achteraus, ausserdem das Manöverierunfähigkeitssignal) scheint zu kompliziert, um international werden zu können, soll das Prinzip hochgehalten werden, wonach möglichst einfache Signale am zweckentsprechendsten sind.

Der Vorschlag Sr. Exzellenz, des Herrn Admiral Aschenborn, der, wie schon erwähnt, in derselben Form im Jahre 1889, vom britischen Admiral Herrn Dent vorgebracht wurde, wirkt nicht nur nach oberflächlicher Kenntnisnahme bestechend. Unter seinen manigfachen Vorzügen tritt besonders der Umstand vorteilhaft hervor, dass die obligatorisch gedachten Signale von allen fahrenden Schiffen, Dampfern und Seglern, nach Eintritt unsichtiger Witterung angewandt werden sollen. Auch verdient als gute Eigenschaft hervorgehoben zu werden, dass durch Annahme der Signale, die von den Seeleuten aller Nationen verwünschte, im Art. 16 für gewisse Fälle geforderte Stopppflicht nur in seltenen Fällen zur Anwendung kommen würde. Ebenso sind die Gründe für einen langen Ton als Anfangssignal wohl überlegt und zu befürworten. Neben diesen und anderen Vorzügen enthält der Vorschlag aber auch Schattenseiten, die seiner Verwirklichung hindernd im Wege stehen müssen.

Herr Admiral Aschenborn sagt an einer Stelle seiner Schrift: »Die Kursangabe nach Quadranten muss und kann auch genügen, da sonst die Nebelsignale ihre Einfachheit verlieren würden.« Dieser Ausspruch ist nach meiner Meinung nur dann einwandfrei, wenn die Zonen, innerhalb deren ein bestimmtes Signal abgegeben werden soll, in anderer Anordnung zusammengestellt werden, wie sie vom Herrn Antragsteller gewählt ist. Und zwar aus folgenden triftigen Gründen: Nach dem Aschenbornschen Vorschlag geben alle Schiffe, die einen Kurs zwischen Nord und Ost steuern, das Signal —⌒, also ein gleiches Signal. Dasselbe gilt für den Quadranten von West bis Nord, hier lautet das Signal —⌒⌒⌒⌒. Schiffe, die einen um mehr als 80° verschiedenen Kurs steuern, geben demnach ein und dasselbe Signal. Nun werden aber, bedingt durch die Lage der Seeküsten, in den verkehrsreichsten Gewässern der Erde, in denen das neue Signalsystem doch vorwiegend seinen Wert zeigen soll, hauptsächlich Kurse gesteuert, die weniger als vier Strich links oder rechts von den vier Kardinalstrichen liegen. Deshalb ist es, um Missverständnissen vorzubeugen und um ein an Sorglosigkeit streifendes Sicherheitsgefühl zu verhindern, erforderlich, dass die Zonen für die einzelnen Schallsignale nicht bei den vier Kardinalstrichen, sondern bei den Zwischenstationen NO, SO, SW, NW abgegrenzt werden. Ein Signalisieren nach dem Aschenbornschen System würde aus den angeführten Gründen z. B. leicht Anlass zu Irrtümern allen denjenigen Schiffen geben, die die westliche Einfahrt des englischen Kanals anlaufen. Sowohl die von Süden wie die von Westen kommenden Schiffe steuern in den weitaus meisten Fällen einen Kurs, der zwischen den Kardinalstrichen Nord und West liegt. Sie geben also ein und dasselbe Signal und halten sich für Mitsegler, trotzdem ihre Kurse Winkel bis zu 85° bilden, also zu Kollisionen am allergeeignetsten sind. Dass in dieser Möglichkeit eine ziemlich erhebliche Gefahr liegt, wird zugegeben werden müssen.

Die Kurse der nach und von den Ver. Staaten fahrenden Schiffe liegen bei der westlichen Einfahrt des englischen Kanals zwischen ONO und OSO oder WNW und WSW, im Gegensatz zu den Kursen der Brasil-, Kap-, Mittelmeerfahrer, sowie der meisten übrigen Schiffe, die nach Süden fahren oder vom Süden kommen, zwischen NNW und NNO oder SSW und SSO. Jedenfalls aber immer südlicher als SW und SO oder nördlicher als NO und NW für die letztere Kategorie und immer westlicher als NW und SW oder östlicher als NO und SO für die Amerikafahrer. Dasselbe gilt für die weitaus meisten Fahrstrassen, auf denen sich ein lebhafter Verkehr abspielt. (Z. B. südlicher Teil der Nordsee, Skagerrack, Kattegatt, westliche und mittlere Ostsee, Strasse von Gibraltar und Mittelmeer, die meisten grossen europäischen und nordamerikanischen Seestädte).

Da nun im engl. Kanal, der zweifellos bedeutendsten Seeverkehrsstrasse der Erde, vorwiegend entweder Kurse zwischen NO und NW oder SO und SW gesteuert werden und da ferner dieses Gewässer leider allzuhäufig von Nebel und unsichtiger Witterung heimgesucht wird, muss auch bei der Wahl der Schallsignale im Nebel darauf Bedacht genommen werden, dass sie auf den eben genannten Kurszonen möglichst kurz sind. Nach dem Aschenbornschen Vorschlag würden die weitaus meisten den Kanal von Ost nach West durchlaufenden Schiffe das Signal — ⌢ ⌢ ⌢ ⌢ abgeben müssen. Das sind fünf Töne, die leicht störend wirken können, wenn mehrere Schiffe in Hörweite von einander navigieren. Deshalb schlage ich, unter Abänderung des Aschenbornschen Prinzips über Signaleinteilung und unter Annahme der von ihm angenommenen Dauer der einzelnen Signale, folgende für alle Schiffe gültigen Signale vor, die stets im Nebel anzuwenden wären:

IV.

1) für einen Kurs zwischen NO und SO —
2) » » » » SW » NW — ⌢
3) » » » » SO » SW — ⌢ ⌢
4) » » » » NO » NW — ⌢ ⌢ ⌢

Sollte an dem Einwand, dass diese ausser der Reihe vorgenommene Zusammenstellung schwerer als eine kontinuierliche Folge einzuprägen sei, der ganze Vorschlag scheitern, dann mögen die einzelnen Signalzonen von NO und SO bis NW und NO nach einander folgen. Auch dann werden gegenüber dem Aschenbornschen Vorschlag noch zwei Töne für die von Ost nach West den Kanal durchlaufenden Schiffe gespart. Selbstverständlich bedingt die Annahme dieses Systems eine Revision des Art. 15 der Kaiserl. Verordnung vom 10. Mai 1897, also auch eine Abänderung der Signale für Schleppschiffe.

Da wir heute für Dampfer und Segler in Fahrt bereits vier Schallsignale im Nebel haben, würde durch Verwirklichung des angeregten Vorschlages eine Vermehrung der Signale nicht eintreten, und damit wäre dem Vorwurf, ein zu kompliziertes Signalsystem vorgeschlagen zu haben, die Spitze abgebrochen.

Wird befürchtet, dass in stark befahrenen Revieren oder Flüssen, die sich in SO- NW licher Richtung erstrecken, die für jene Kurszonen vorgeschlagenen Schallsignale zu lang sind und deshalb, sofern mehrere zugleich wahrgenommen werden, zu Missverständnissen Anlass geben können, dann mögen für Flüsse und Reviere folgende Signale empfohlen werden:

Für einkommende Schiffe —
» ausgehende » — ⌢
» Dwarsläufer . . . — ⌢ ⌢

Denjenigen Lesern, denen das für die Kurse von NO bis NW vorgeschlagene Signal mit seinen vier Lauten — ⌢ ⌢ ⌢, zu lang erscheint, gebe ich anheim, an seiner Stelle zwei lange Töne, das für die unter Art. 15 b näher charakterisierten Dampfer vorgeschriebene Signal zu wählen, und für diese Kategorie das — ⌢ ⌢ ⌢ anzunehmen. Auf Dampfer in Fahrt mit gestoppter Maschine würde jenes Signal weniger als für solche Schiffe in Anwendung kommen, die einen zwischen NO und NW liegenden Kurs steuern.

Dann bleibt noch übrig, auf den Standpunkt des Herrn Kapt. Barrelet zurückzukommen, der bekanntlich mit den bestehenden Verhältnissen zufrieden ist. Wird diese Anschauung von der grossen Mehrzahl seiner aktiven Kollegen geteilt, dann liegt ein Bedürfnis zu Abänderungen überhaupt nicht vor. Wer sich aber die ersten Auslassungen des Herrn Kapitän Leithäuser ins Gedächtnis ruft und ihre Aufnahme in englischen Schiffsführer- und Schiffsoffizierskreisen auf sich wirken lässt, — aus deutschen liegt bisher erst eine Kundgebung vor, die sich aber mit den Vorschlägen selbst beschäftigt — der gelangt zu der Überzeugung, dass den Seeleuten die heute vorgeschriebenen Schallsignale nicht genügen, um sich bei nebligem Wetter, besonders in verkehrsreichen Gewässern, richtig und schnell genug verständigen zu können. Steht hinter dieser Anschauung die Mehrzahl der in Betracht kommenden Fachleute, dann mögen sie das in Vorschlag gebrachte Signalsystem prüfen und hier ihre Ansichten aussprechen. Auch wenn sie zu der Fahne des Herrn Kapt. Barrelet halten, wären entsprechende Äusserungen, selbst in kürzester Form, nicht nur dem Verfasser dieser Zeilen, sondern hauptsächlich dem Deutschen Nautischen Verein und dem Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine sehr erwünscht.

C. Schroedter.

Die Tiefladelinie, ihre Berechnung und ihre Bedeutung.

In hiesiger »Sofarts Tid«, 15. August, unter »Norsk Statskontrol med Skibes Loddigtigtred« beantragte eine Minorität Einführung der englischen Ladelinie; dieser Vorschlag erregte grossen Widerstand in Reedereikreisen. Später einigte man sich in der Forderung, Ladelinien nur, wenn sie international gedacht sind, annehmen zu wollen. Das Storthing setzte deshalb eine Kommission von 7 Mitgliedern nieder, die 5000 Kronen für technische Untersuchungen über Ladelinien und Deckslast bewilligte. Die Regierung übergab diese Arbeit dem Ingenieur Karl Conradi. Er veröffentlichte im Dezember 1901 eine 62 Seiten grosse Schrift, worin die Ladungsverringerung geschildert wurde, welche die norwegische Dampfschiffsflotte erfahren würde, wenn die englischen Ladelinie-Regeln im Gegensatz zu den gewöhnlichen Belastungs-Regeln angenommen würden. Die Verringerung betrug hiernach 2 bis 20 pCt. von 62 pCt. sämtlicher Schiffe. Herr Conradis Abschnitt: »Einer Ladelinie wirtschaftliche Wirkungen« schliesst u. A. mit folgenden Konklusionen:

»Es ist noch nicht geglückt, allgemeine Ladelinie-Regeln aufzustellen, welche nicht mit wesentlichen Mängeln und daraus hervorgehenden Ungerechtigkeiten behaftet sind. Anderseits ist die Möglichkeit nicht ausgeschlossen, dass man mit der Zeit eine einigermassen glückliche Lösung in der einen oder anderen Form erreichen kann. Und da von verschiedenen Seiten an dem Zustandekommen dieses Werkes gearbeitet wird, darf mit Recht angenommen werden, dass dieses Ziel nicht allzufern liegt.« Ferner meint Herr Conradi, dass die englischen Ladelinien »unter wesentlichen Fehlern leiden«. Dessenungeachtet haben sie dazu beigetragen, die Verlustziffern von Leben und Eigentum zur See zu vermindern. Die Einführung der englischen Ladelinien führt zu bedeutendem wirtschaftlichen Verlust, wenn sie nicht gleichzeitg international würden. Die Beschränkung von Deckseladungen in der Winterzeit ist allein mit einem Verlust von 10 bis 20 pCt. verbunden.

Trotz dieser pessimistischen Auffassung des Verfassers unterbreitete die Regierung dem »Odelsthing« im April d. Js. einen Vorschlag betr. Staatsaufsicht über die Seetüchtigkeit der Schiffe; wesentlich in Übereinstimmung mit dem Vorschlag der Minderzahl der Seetüchtigkeits-Kommission, die bekanntlich die Einführung obligatorischer Ladelinien befürwortet, ohne die Decklast einzuschränken. Das Storthing übergab die Sache einem Ausschuss, bei dem sie jetzt ruht, um diesen Herbst aufgenommen zu werden. Der Vorschlag hat einen Sturm von Indignation in der Presse hervorgerufen. Man meint, dass der Staat nur eingreifen darf, wenn es unabweislich notwendig ist. Dass zu einem solchen Vorgehen aber kein Grund vorliegt, wenn nachgewiesen wird, dass die Einführung einer Ladelinie den Verlustprozent an Schiffen nicht vermindert.

So steht also diese Sache in Norwegen, wo sich laut Statistik von 1901 der Verlustprozent am höchsten stellt, nämlich 6½ pCt. für Segelschiffe und 4½ pCt. für Dampfschiffe. Für England lauten die daraufbezüglichen Ziffern 3 und 2 pCt., in Dänemark sind sie noch etwas niedriger. Bei der Beurteilung der Ladelinien ist auch darauf zu achten, dass sich unter den Schiffsverlusten für 1901 folgendes Resultat für Schiffe über 100 t N.-R. ergibt: Von 213 verlorenen Dampfschiffen sind 22 spurlos verschwunden und 15 gekentert; von 470 Segelschiffen sind 50 spurlos verschwunden, 66 in offener See verlassen und 52 gekentert. Prozentual: Dampfschiffe 18 und Segelschiffe 33 pCt. von den gesamten Verlusten können mehr oder weniger auf Rechnung der Beladung dieser Schiffe kommen.

Um nun auch meinerseits mit Anträgen hervorzutreten, wonach die Ladelinie international anerkannt werden möge, erlaube ich mir Folgendes anzuführen: Wenn über den Bau eines Schiffes kontrahiert wird, stellt man zuerst als Regel: die Klasse, die Grösse in t, die Geschwindigkeit und den Tiefgang mit voller Ladung. Das Gewichtsverhältnis lässt sich nur durch Berechnung des Deplazements feststellen. Wird das Eigengewicht des Schiffes, wie sich dieses zur Mindest-Wasserlinie ergibt, von dem ganzen Deplazement abgezogen, dann bleibt als Rest die Ladefähigkeit des Schiffes, ausgedrückt als totes Gewicht. (Siehe »Hansa« 1902, Seite 350). Nehmen wir an, das Deplazement sei z. B. 10 000 t und das Eigengewicht 2500 t, bleibt als Ladungsdeplazement 7500 t übrig. auf etwa 26' Tiefgang. Dieser Tiefgang ist also derjenige, wozu das Schiff berechnet ist und womit es mit einer homogenen Ladung hinreichende Stabilität und Seefähigkeit hat. Wird diese Beladungsgrenze überschritten, dann kann das Schiff also mehr oder weniger unsicher werden. Hauptsache bleibt die Feststellung der Grösse eines Seeschiffes, also der Kubikraum oberhalb der Wasserlinie. Und ich meine, dass die Schwimmkraft eines Schiffes lediglich im Verhältnis zum Deplazement stehen muss. Zum Raumgehalt eines Seeschiffes können mitgerechnet werden: Sämtliche seetüchtige und geschalkte Lukenräume und die für Ladung geeigneten festabschliessbaren Räume, sowie der Sprung des Schiffes. Dieser Gesamtraum muss meinem Ermessen nach sein: Für Ozeandampfer und Segelschiffe 20 pCt., grosse Küstenfahrt nicht unter 15 pCt., Fluss- und Binnenschiffahrts-Fahrzeuge 5 bis 10 pCt. des ganzen Deplazements. Also für benanntes Schiff 2000 t für die Ozeanfahrt, oder wenn englische Fuss benutzt sind, 70 000 Kubikfuss Seeschiff gegen 350 000 Kubikfuss Deplazement. Es muss also für jedes Schiff für sich berechnet werden, und der Tiefgang mit Rücksicht der Reise sich ergeben. Wird das Ozeanschiff von 10 000 t Deplazement nur für die Küstenfahrt, Ost-, Nordsee usw. benutzt, ohne den Ozean zu besegeln, dann kann es 500 t mehr Ladung einnehmen. Es bleibt beim Verladen eines Schiffes immer doch eine Hauptsache wie und wo geladen wird, und woraus die Ladung besteht. Ebenfalls kommt der bei Stahlschiffen gebräuchliche Bodentank sehr in Betracht, um die bisherige Stabilität des Schiffes innezuhalten. Kann dieser Raum in Dampfschiffen als Regel unter der Ladung leer gehalten werden, so ist fast immer ein gefüllter Bodentank für Segelschiffe notwendig. Ist ein Dampfer mit leeren Bodentanks nur bis zur festgesetzten Wasserlinie beladen, dann kann er zur Erhöhung der Stabilität die Tanks auffüllen. Mit spezifisch leichterer Ladung ist es immer richtig die Bodentanks gefüllt zu halten. Die Schraube liegt tiefer und das Schiff ist stabiler. Es muss ein Hauptstudium für den Führer des Schiffes sein, dass er mit den Belastungsverhältnissen bewandert ist, deshalb sollte ihm der Konstrukteur zur Hand gehen mit den notwendigen Zeichnungen, Ladungs- und Stabilitätsberechnungen u. s. w.

Einen Hauptfaktor bei der Grössenberechnung eines Schiffes spielen die Abgaben in den verschiedenen Häfen. Es liegt deshalb nahe, diese Abgaben nach dem Raum oder Deplazement zu bestimmen, welches vom Schiff im Hafen aufgenommen wird und wir müssen deshalb auch, in Betracht der Passagierschiffe, als Prinzip diesen ganzen Deplazements-Kubus zugrunde legen. Kann das genaue, jedesmalige Deplazement angezeigt werden, z. B. mit Marken mitschiffs, und also die Abgaben im Verhältnis zu dem Raum stehen, welcher im Wasser aufgenommen wird, dann glaube ich, dass man dem Ideal eines Abgabentarifs am nächsten kommt. Will man alsdann etwas weniger für ein leeres Schiff und je nachdem es Ladung inne hat, mehr im Verhältnis berechnen, wird dieses späterer Beachtung nicht schwer werden.

Kopenhagen, den 8. September 1902.

Skifter Andersen, Schiffbaumeister.

Stapelläufe von deutschen und britischen Werften (September 1902).

Gattung	Grössenverhältnisse	Raumgehalt	Auftraggeber	Erbauer	Name des Schiffes	Classif.-Ges.
			a) deutsche Werften.			
PD	410×50'6"×32'6"	7500 t Tf.	D. D.-Ges. »Kosmos«, Hamburg	Blohm & Voss, Hamburg	Osiris	G
	Schwimmdock	11000 »	Reiherstieg-Schiffswerft, Hamburg	Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft		
FD	295×39×22'9"	3250 »	Arnhold Otto Meyer, Hamburg	Henry Koch, Lübeck	Borneo	»
PD	370×45×24'1"	5200 »	Hamburg-Amerika Linie	»Neptun«-Werft in Rostock	Prinz Sigismund	»
			b) englische Werften.			
FD	289×40×27'6"	6500 »	A. C. de Freitas & Co., Hamburg	Craig, Taylor & Co., Thornaby	Achala	G
TD	383×48'6"×30'3"	1150 »	Bear Creek Oil & S.S. Co., Liverpool	Armstrong, Whitworth & Co., Wallsend	Cymbeline	L
FD	230×34×23	—	General S. N. Comp., London	Raylton, Dixon & Co., Middlesbro	Groningen	»
„	317×45×22'5"	—	Melbourne S. S. Comp.	Wm. Gray & Co., W.-Hartlepool	Hobart	»
„	371×46'3"×28'2"	—	Johnstone; Sproule & Co., Liverpool	W. Pickersgill & Sons, Sunderland	Lynotra	»
PD	340×48'2"×28'4"	—	North Atlantic S. S. Co., New-York	J. L. Thompson & Sons, »	Miramichi	»
FD	310×43×23	4060 »	J. Lochrane Adams, Newcastle o/T.	R. Stephenson & Co., Hebburn	Morpeth	»
„	360×47'9"×30'2"	—	British Maritime Trust, London	Irvine's Shipb. Comp., W.-Hartlepool	Persiana	»
„	377×44×30'4"	—	Eastern Australasia- & China-Tel.-Co.	Armstrong; Whitworth & Co., Elswick	Restorer	BC
„	227×35'6"×23'9"	—	Cork S. S. Co., Cork	Wigham, Richardson & Co., Newcastle	Rissa	L
„	335×48×27'3"	—	Wilh. Wilhelmsen, Tönsberg	Tyne Iron Shipb. Comp., Wellington	Tancred	»
„	335×47×25	—	Ham & Sons, St. Ives	J. Readhead & Sons, Shields	Trelosko	
„	340×46×24'4"	—	D.-G. »Moraitis«, Andros	R. Craggs & Sons, Middlesbro	Viotia	
„	290×40×19'6"	—	Eine Firma in Helsingfors	»	Algol	NL
„	—	—	Taylor & Sanderson, Sunderland	W. Pickersgill & Sons, Sunderland	Coronation	
„	330×46'6"×21'3"	—	Whitby S. S. Co., Whitby	John Blumer & Co., Sunderland	Carisbrook	L
„	404×51'6"×37'5"	—	Harris & Dixon, London	Ropner & Son, Stockton	Courtfield	»
2 Fsd	112×21'6"×12'10"	—	Union S. Fishing Co., Aberdeen	Smiths Dock Co., North Shields	Snowdrop / Corinthia	»
FD	163×26'6"×13'2"	—	M. A. Ray & Sons, London	R. Williamson & Son, Workington	Shad Thames	»
			c) schottische Werften.			
TD	340×46'6"×27'6"	6150 »	Moor Line, Newcastle	W. Doxford & Sons, Pallion	Aviemoor	BC
FD	135×33×12'6"	—	City Line, London	Mackie & Thomson, Govan	City of Charleroy	
„	245×36×18'6"	—	Eine spanische Firma	Grangemouth & Greenock Comp.	San Isidoro	L
S	—	2130 NRT.	Goldberg & Sons, Swansea	Archibald M'Millan & Sons, Dumbarton	Brynmore	
FD	—	2000 t Tf.	J. H. Williams, Wellington (N. Z.)	John Fullerton & Co., Paisley	Kapiti	
„	245×36'2"×18'5"	2300 »	Eine Amsterdamer Firma	Russell & Co., Port Glasgow	Ittersum	B
„	195×30×13'6"	950 »	Gem Line, London	J. Shearer & Sons, Kelvinhaugh	Malachite	
„	195×30×11'3"	900 »	Wm. Robertson, Glasgow	A. Rodger & Co., Port Glasgow	Sphene	
Fsd	125×21'6"×12'6"	—	Grampian S. F. Co., Aberdeen	J. Duthie, Sons & Co., Aberdeen	Morven	
PD	373×45×29'3"	4000 BRT.	British India S. N. Co,	A. & J. Inglis, Pointhouse	Bangala	
FD	332×44×25	—	Prentice, Seroice & Hunderson, London	Barclay, Carle & Co., Whiteinch	Crown of Navarre	L
„	150×23'6"×12	—	Yorke's Peninsula S. S. Comp.	Napier & Miller, Yoker	Kooringa	»
„	115×21'6"×9'6"	—	Banffshire S. S. Co., Liverpool	Montrose Shipbuilding Co.	Rosecraig	»
S	292×43×24	4000 t Tf.	Archibald Russell, Rothwell	Dundee Shipbuilders Comp.	Saragossa	BC
Fsd	112×21'6"×12'8"	—	Walker S. T. F. Co., Aberdeen	Alex. Hall & Co., Aberdeen	Star of the Isles	
PD	445×53×33	—	British India S. N. Co.	Wm. Denny & Bros., Dumbarton	Taroba	L
			d) irische Werften.			
PD	482×58×35'10"	11500 »	Ocean S. S. Co., Liverpool	Workman, Clark & Co., Belfast	Keemun	L

Ausserdem: b) 3 See-Schleppdampfer, 2 Rettungsboote, 2 Fischdampfer. c) 1 Dampfbarkasse, 2 Seeschlepper, 3 Fischdampfer, 1 Torpedoboot.

Anmerkung. RPD bedeutet Reichspostdampfer, PD Passagierdampfer, FD Frachtdampfer, FsD Fischdampfer, K Kriegsschiff, KD Kabeldampfer, S Segler, T Tankdampfer, FS Feuerschiff, J Dampf-Jacht, DB Dampfbagger. — G Germanischer Lloyd, L Lloyd-Register, B Bureau Veritas, N Norske Lloyd, BC British Corporation.

Wasser, Wasserdampf und Löschgase als Mittel zur Tilgung von Feuersbränden.*)

Das Wasser als Löschmittel in seinen Wirkungen ist hinlänglich bekannt, es wirkt löschend und schützend durch Abkühlung des in Brand befindlichen oder des gefährdeten Objektes, das ja nur dann brennen kann, wenn es auf eine Verbrennungstemperatur gebracht und erhalten wird; Wasser hindert das.

Weiter wirkt das Wasser durch Entwicklung von Dampf, der die Luft verdrängt und den Flammen das Nährmittel, den Sauerstoff entzieht; die Dampfbildung erfordert aber wesentliche Wärmemengen, welche dem Brandobjekte entzogen werden; die Abkühlung ist also eine doppelte, durch das Wasser, als abkühlende Flüssigkeit, durch die Dampfbildung, als Wärme entziehender Vorgang.

Weit wirksamer als der gewöhnliche Wasserdampf aus dem Löschwasser, ist der gespannte Dampf, welcher fertig bildet, aus einem Dampferzeuger, dem Wasser zugeführt wird; ein solcher Dampf wirkt durch seine Expansion, welche den Sauerstoff der Luft aus der Nähe brennender Objekte verdrängt und zwar so heftig, dass das Feuer aus Mangel an Sauerstoff erstickt; besonders in geschlossenen Räumen macht sich die Wirkung des gespannten Dampfes bemerkbar, welcher als zur Lösung aller Brände geeignet bezeichnet werden kann, wenn es sich nicht um Brände handelt, wie sie oben weiter angeführt worden sind. Besitzen Anlagen Dampferzeuger und die notwendigen anhängenden Leitungsanlagen zu Feuerlöschzwecken, so ist für dieselben die Frage der Feuerlöschung ziemlich gelöst, wenn auch die Menschen, welche zur Bedienung dieser Einrichtung berufen sind, ihre Pflicht erfüllen.

*) Aus: „Feuer- und Explosionsgefahr" von Dr. von Schwartz, Gewerberat, Fabrikinspektor für die Herzogtümer Coburg und Gotha. Verlag von Ernst Ackermann, Konstanz, 1902.

So intensiv physikalisch-löschend Wasserdampf auch wirkt, chemisch darf er, wie auch das Wasser, nicht in Anspruch genommen werden, d. h. er darf nicht bei der Löschung in Verhältnisse geraten, welche ihn chemisch in seine Bestandteile zersetzen, dann kann der Dampf und natürlich auch das Wasser, recht gefährlich aus einem löschendem Mittel, zu einem Explosivstoff werden. Das Wasser, und auch der Dampf, enthält ein leicht entzündliches Gas (Wasserstoff), das mit Sauerstoff bezw. Luft das Knallgas bildet; dieses Knallgas ist schon bei einer Erwärmung von 700 Grad explosiv und jede Flamme, jeder Funke, vermag es zum Explodieren zu bringen. Jedes bei einem Brand glühend gewordene Eisenstück, Träger, Säulen etc. haben Temperaturen von 600 Grad bis zu 1200 Grad, diese Gegenstände sind demnach in der Lage, den Wasserdampf bezw. das Wasser zu zerlegen und aus ihm Wasserstoff und Sauerstoff zu erzeugen, zwei Gase, welche in mechanischem Gemenge das Knallgas bilden und als Explosivgemenge bei einem Brande recht viel Unheil anrichten können.

Als Löschmittel erster Klasse sind die gasförmigen Löschmittel zu bezeichnen (Löschgase); solche sind Kohlensäure, schweflige Säure, Ammoniak; sie übertreffen noch an Wasserdampf, weil nicht wie dieser, unter gewissen Verhältnissen (Anwesenheit glühender Metalle von Kalk, Carbide, Leichtmetalle, Bronze etc.) explosive Gasgemenge bilden. Die Industrie der flüssigen Gase ist jetzt so weit vorgeschritten, dass es jeder Anlage leicht möglich wird, diese bewährten Löschmittel bereit zu halten; in einer solchen Bombe, welche nur geringen Raum einnimmt und für welche sicherlich ein geeigneter Platz zu finden ist, sind viele hunderte Liter Gas enthalten, welche mit den durch Feuersgefahr besonders gefährdeten Räumen in Leitung gebracht werden können und welche bei ausbrechendem Brande eine grosse Menge flammenerstickender Gase auszuwerfen imstande sind. Von sicherstem Erfolg sind diese Löschgase bei Bränden in geschlossenen, wenn auch grösseren Räumen, in Kellern, Lagerräumen, wo noch explosive Waren lagern und welche wegen zu erwartender Explosion nicht betreten werden können.

Einen sehr grossen Vorzug besitzen die Löschgase, sie beschädigen nicht die Waren, wie das Wasser; ferner gewähren sie die grösste Sicherheit gegen Nachbrände und Nachexplosionen.

Ist bei irgend einem Brande das Feuer auf übliche Weise feuerwehrtechnisch gelöscht, so kann kurz darauf durch die Wirkung der in noch unverbrannten Massen, in der Asche und dem Brandschutt verbliebenen Wärme, eine Vergasung von noch unverbrannten Massen und somit bei noch vorhandener und verborgener Glut eine Entflammung, Nachentzündung event. auch eine Nachexplosion besonders bei gefährlichen Flüssigkeiten eintreten; diese Möglichkeit ist bei richtiger Anwendung von Löschgasen völlig beseitigt, denn Löschgase ersticken jede Glut und selbst, wenn sie noch so sehr im Innern von Massen geschützt sind, die Gase durchdringen leicht diese Massen und machen sie frei von Sauerstoff, dem Flammen- und Gluterhalter.

Von den drei Hauptlöschgasen, Kohlensäure, schweflige Säure und Ammoniak, ist der Kohlensäure der Vorzug zu geben; sie ist billiger, leichter zu beziehen und gestattet ein sichereres Arbeiten als die zwei andern, dem Menschen weit gefährlicheren Gase.

Die Verwendung dieser Gase zu Feuerlöschzwecken ist die denkbar einfachste; die Gasbomben (cf. flüssige Gase) müssen einen ständigen Platz haben, wo sie weder von einer Feuersgefahr, noch vom Betrieb gefährdet werden; sie dürfen aber nicht an der Sonne noch in der Nähe von Wärmequellen, sondern kühl stehen, weil jede Wärme sie explosionsgefährlich macht, auch müssen sie leicht zugänglich sein.

Von den Bomben aus führen Leitungen nach den besonders gefährdeten Stellen, wo selbst das Gas, nicht von oben, sondern an dem tiefsten Punkt des Raumes eintreten muss; mag es an sich noch so schwer sein (schwefelige Säure ist 2,10 mal, Kohlensäure 1,5 mal, Ammoniak nur 0,5 mal so schwer wie die Luft), das Gas wird von oben nie den durch die Feuerhitze von unten nach oben erzeugten Luftzug zu überwinden vermögen, es muss also von unten eintreten und wird von selbst durch den Feuerluftzug nach den brennenden Stellen geführt werden.

Die s. Zt. von C. Mönich in Berlin angestellten Versuche von Feuerlöschung durch Kohlensäure sind gescheitert, weil der Veranstalter, von der Annahme ausgehend, die schwere Kohlensäure müsse in das brennende Feuer fallen und dasselbe ersticken, die Kohlensäure von oben in das brennende Probehäuschen einführte.

Die löschende Wirkung der Kohlensäure ist ganz bedeutend, für verschiedene Flammen muss sie aber in verschiedenen Minimalmengen vorhanden sein, die eine Flamme verlangt zu ihrer Erstickung mehr, die andere weniger.

In geschlossenem Raum erlöschen die Flammen von folgenden Stoffen, sobald die Kohlensäure bis zu und der Sauerstoff bis auf abgenommen hat:

	Kohlensäure %	Sauerstoff %	
Sumpfgasflamme	2.3	15.6	Das Übrige ist Stickstoffgas
Paraffinölflamme	3.0	16.6	
Kerzenflamme	3.2	15.7	
Alkoholflamme	4.3	14.9	
Leuchtgasflamme	4.9	11.3	
Kohlenoxydflamme	12.25	13.3	

Zur Löschung von Flammen ist die Zuführung von reiner Kohlensäure nicht notwendig; in gewöhnlicher Luft, mit einem Gehalt an Kohlensäure erlischt die Flamme, wenn die Kohlensäure beträgt:

10 % bei der Sumpfgasflamme,
14 » » » Kerzenflamme,
15 » » » Parraffinflamme.
16 » » » Rüböllflamme,
24 » » » Kohlenoxydflamme,
33 » » » Leuchtgasflamme,
58 » » » Wasserstoffgasflamme.

Es ist hieraus ersichtlich, wie verschieden der geringste Kohlensäuregehalt sein muss, damit die Flamme erlischt.

Hat ein Brand in einem geschlossenen Raum durch Zuführung von Löschgasen gelöscht bezw. erstickt werden können, so ist notwendig, die Löschgase längere Zeit einwirken zu lassen, um die im Innern der Massen noch vorhandenen Glut völlig zu vernichten und eine Nachwirkung der angesammelten Hitze zu verhindern.

Der Schiff- und Maschinenbau Norwegens und Schwedens im Jahre 1901.

Zu Beginn des Jahres 1901 befanden sich auf den norwegischen Werften im ganzen 6 Segelschiffe mit zusammen 1250 t und 63 Dampfer mit zusammen 40 200 t Raumgehalt im Bau. Von den letzteren waren 6 (Gehalt = 2500 t) Holz-, die übrigen Stahlfahrzeuge. Die beiden grössten Dampfer hielten 1680 und 1665 t; der Gehalt von 23 Dampfern variierte zwischen 1100 und 1475 t.

Aus den in Moss befindlichen beiden Werften gingen, nach Mitteilung des dortigen britischen Vizekonsuls, im Laufe des Jahres 1901 zwei kleinere Fischdampfer sowie ein kombiniertes

Dampf-Segelschiff hervor; drei weitere Fischdampfer sind in Auftrag gegeben worden. Die Zahl der Arbeiter in diesen beiden Werften belief sich auf 400, und der im Durchschnitt gezahlte Lohn auf 3 sh 6 d pro Kopf und Tag bei zehnstündiger Arbeitszeit.

Die Stavanger Werften liessen drei neue Eisendampfer von 1309 t R. vom Stapel; sie hatten ausserdem grössere Reparaturarbeiten auszuführen, sowie Kessel- und Maschineneinsätze für verschiedene Schiffe auszuführen.

In den beiden bedeutendsten Schiffbauanstalten Christianias wurden 12 Dampfer mit einem Gehalt von zusammen 6363 t fertiggestellt; 14 Dampfer von zusammen 11445 t befanden sich am Schlusse des Jahres 1901 im Bau.

Das in der norwegischen Schiffsbau-Industrie verwendete Eisenmaterial stammte zum grössten Teil aus Deutschland; besonders Eisenplatten und Nägel deutscher Provenienz wurden den englischen Fabrikaten gegenüber bevorzugt.

Seitens der Regierung wurden im Jahre 1901/02 an Subventionen für Schiffbauzwecke 66 440 £ an 36 Reeder und 61 Besitzer einzelner Dampfer gezahlt, d. i. 2626 £ mehr als im Vorjahre. In dieser Summe ist die den Küstenschiffahrtslinien gewährte Subvention nicht mit einbegriffen.

Für die Maschinenfabriken und sonstigen mechanischen Werkstätten war das letzte Betriebsjahr ein weniger zufriedenstellendes. Nach amtlichen Ermittlungen der Fabrikinspektoren belief sich die Zahl der Gewerbsanlagen in der gesamten Maschinenbau-Industrie in Christiania am Schlusse des Jahres 1900 auf 105 mit 6582 Arbeitern. Im Laufe des Jahres 1900 ist die Gesamtzahl der Betriebe um 5 und die der Arbeiter um 2014 zurückgegangen. Diese absteigende Tendenz hat im Jahre 1901 noch weiter zugenommen; genauere statistische Angaben liegen noch nicht vor.

Nach Christiania wurden im Jahre 1901 (und 1900) an Rohmaterialien für die Maschinenbau-Industrie importiert: 9639 (9815) t Roheisen, 1430 (1478) t Stahl, 15 280 (18 410) t Stab- und Flacheisen und 12 570 (12 592) t Eisenplatten (gezogen und gewalzt.) Diese Zahlen geben jedoch insofern kein genaues Bild über den Umfang der norwegischen Maschinenbau-Industrie, als neben diesen Eisen- und Stahlwaren noch eine ganz beträchtliche Menge fertiger Maschinen und Maschinenbestandteile zur Einfuhr gelangt. Der Wert der letzteren belief sich beispielsweise im Jahre 1900 auf 461 544 £, wobei die ungefähr 31 000 £ betragende Einfuhr von Fahrrädern nicht mit eingerechnet ist.

Auch in Schweden hatten die Werften im vergangenen Jahre ein lebhaftes Geschäft zu verzeichnen, sodass verschiedene Firmen mit Aufträgen bis weit in das laufende Jahr hinein versehen sind. Trotzdem sind die Preise, und zwar besonders gegen Ende des Jahres, bis zu 20 % heruntergegangen. Nach neuen Schiffen war unter den schwedischen Reedern eine weit grössere Nachfrage als nach bereits gebrauchten Fahrzeugen. Bestellungen auf Lieferung grösserer Schiffe sind vielfach nach dem Auslande gegangen. So hatten die Werften in Sunderland in England einen Dampfer von 4500 t sowie sowie verschiedene grössere Schiffe für Reedereien in Helsingborg zu liefern; eine Reederei in Gothenburg hatte einen Dampfer von 5000 t bei einer Werft in W.-Hartlepool in Auftrag gegeben.

Schiffbau.

Stapelläufe.

Ein Neubau der Kieler Firma Sartori & Berger ist am 11. Oktober auf den Howaldtswerken vom Stapel gelaufen und hat den Namen »**Frida**« erhalten. Das Schiff hat eine Tragfähigkeit von etwa 250 t und soll auf den regelmässigen Linien der Firma zwischen deutschen Nordseehäfen und deutschen Ostseehäfen Verwendung finden.

Probefahrten.

Der für die Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft in Hamburg von der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft neuerbaute Dampfer »**Altona**« machte am 14. Oktober seine Probefahrt in der Flensburger Föhrde, die nach jeder Richtung hin zufriedenstellend verlief. Nach beendeter Probefahrt und Übernahme des Schiffes seitens des anwesenden Vertreters der Reederei setzte dasselbe unter Führung des Herrn Kapt. J. Hellerich die Reise durch den Kaiser Wilhelm-Kanal nach Hamburg fort. Die Hauptabmessungen sind folgende: 392 × 48' 1" × 31' 3".

Nachdem die erste Dockhälfte des für die Reiherstieg-Schiffswerft in Hamburg erbauten 11 000 t **Schwimmdocks** glücklich in Hamburg angekommen ist, wurde mit der Abschleppung der zweiten Hälfte via Skagen mit drei starken Schleppdampfern begonnen. Der Zusammenbau und die Montierung des Docks erfolgt in Hamburg.

Vermischtes.

Verhalten von Dampfern bei Nebel. Wie weit ist die Geschwindigkeit zu mässigen? (§ 16 Kaiserliche Verordnung.) Aus einem Urteil des Oberlandesgericht I vom 14. Juli 1902: Mit Recht erachtet das Landgericht ein Verschulden des »Karlsruhe« als vorliegend, weil den Vorschriften des Art. 16 der Kaiserl. Verordnung nicht pariert und angesichts der drohenden Gefahr eines Zusammenstosses nicht mit genügender Vorsicht manövriert worden ist. Zwar sind die Bestimmungen des Art. 16 der Natur der Sachlage nach wenig bestimmt, bei ausschliesslicher Befolgung der Vorschrift, dass die Maschine gestoppt werden soll, sobald vorderlicher als dwars, vielleicht noch in weiter Entfernung, das Nebelsignal eines anderen Dampfers vernommen wird, dessen Lage — d. h. Lage, Kurs und Geschwindigkeit — nicht auszumachen ist, was regelmässig der Fall sein wird, kommen die Schiffe nicht an einander vorüber, deshalb ist der Vorbehalt hinzugefügt, soweit die Umstände dies gestatten und ferner bestimmt, dass vorsichtig weiter manövriert werden muss. Auch das Mass der Geschwindigkeit lässt sich nicht mit absoluter Bestimmtheit vorschreiben, sondern muss den Umständen und der Dichtigkeit des Nebels entsprechen. Aus der ganzen Tendenz der Bestimmung ergibt sich aber, dass es Pflicht ist, bei einem so dichten Nebel, wie er zurzeit der vorliegenden Kollision herrschte, die Fahrt auf das geringste Mass zu beschränken, welches unentbehrlich ist, damit das Schiff Steuer- und Manövrierfähgkeit behält und dass beim weiteren Manövrieren alle Vorsichtsmassregeln anzuwenden sind, welche dazu dienen können, eine drohende Gefahr zu verringern und abzuwenden. Hiernach musste auf dem »Karlsruhe«, als das Nebelsignal des »Aegir« vernommen wurde, zunächst einmal die Maschine gestoppt werden, um die Fahrt aus dem Schiffe herauszubringen; war die Fahrt genügend ermässigt, so konnte die Maschine langsam und vorsichtig wieder in Gang gesetzt werden, soweit dies zur Erhaltung der Steuerkraft erforderlich war.
(Hans. Gerichtszeitung.)

Rückkauf der Kais von Konstantinopel durch die ottomanische Regierung. Ein Iradeh des Sultans vom 4. d. Mts. befiehlt den Rückkauf der Kais von Konstantinopel durch die ottomanische Regierung. Die französische Kai-Gesellschaft erhält als Rückkaufpreis 41 Mill. Franken. Das türkische Finanzministerium ist mit Beschaffung dieser Summe beauftragt. Die Verwaltung der Kais ist der Generaldirektion der türkischen Donauen übertragen, während eine auf dem Arbeitsministerium zusammengesetzte Kommission für den Unterhalt der Kais zu sorgen hat. (Konst. Handelsbl.)

Das Nachlassen der Bautätigkeit auf den englischen Werften und der Rückgang der Schiffspreise kommt in einer Massregel deutlich zum Ausdruck, die jüngst gemeinsam von allen Werften am Tyne, Wear und Tees den Arbeiter-Vereinigungen mitgeteilt wurde. Danach beabsichtigen die Werften unter dem Drucke, der augenblicklich auf dem Schiffbau lastet, vom 29. Oktober ab die Löhne ihrer Arbeiter herabzusetzen und zwar um 5 pCt. bei Akkordarbeit und um 1 s resp. 6 d pro Woche bei Tagelöhnen, je nachdem der Wochenverdienst höher oder niedriger als 24 s ist. Voraussichtlich werden Delegierte der Arbeitgeber und Arbeitnehmer gemeinschaftlich über die Ankündigung beraten, sodass Aussicht auf eine friedliche Annahme des Vorschlages vorhanden ist. — Es zeigt sich hier wiederum einmal, dass der englische Arbeiter in seinen Ansichten weit reifer ist, wesentlich ruhiger denkt als der deutsche. Würde man unseren Werftarbeitern mit der Mitteilung kommen, die schlechte Lage der Industrie zwinge zu einer Lohnreduktion, welches Geschrei würden die Führer der verschiedenen Vereinigungen erheben. Der englische Arbeiter ist ruhig und billig denkend genug, in Frieden zu erwägen, ob die Reduktion notwendig ist, trifft das zu, sieht er ein, dass er ebenso wie der Arbeitgeber im Interesse der Aufrechterhaltung des Betriebes Opfer bringen muss, so unterwirft er sich auch, ohne zu murren, der für ihn gewiss harten Massregel.

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein Hamburg.

Sitzung vom 13. Oktober. Als Mitglieder werden aufgenommen: die Herren Kapitän Schönfeldt, Dr. Schott, Abteilungsvorsteher in der Seewarte, Dr. Möhring, Rechtsanwalt. Aus den Eingängen teilt der Vorsitzende als beachtenswert mit: das Verschwinden der Insel Bermuja auf 22° 34′ N-Br. und 93° 38′ W. v. Paris; die Kritik eines Portugiesen über den Mangel an Einheitlichkeit in der Anordnung der optischen und akustischen Signale im neuen internationalen Signalbuch; die Mitteilung der Seewarte, dass vom 22. bis 24. Oktober auf der Elbe mit Lampen Versuche im Beisein eines vom Reichs-Marine-Amt delegierten Offiziers gemacht werden sollen, um auf Grund der so gesammelten Erfahrungen mit Vorschlägen zu einem neuen Sturmwarnungswesen hervortreten zu können; das Ersuchen des Vereins Cuxhavener Staatslotsen für die Auslegung eines Feuerschiffes bei Langeoog eintreten zu wollen. In die Kommission zur Sichtung des Materials, das durch die vom Vorstand verbreiteten Fragebogen über Schallsignale zustande gekommen ist, werden die Herren Dir. Dr. Bolte, Gok und Kapt. Leithäuser gewählt. Herr Dr. Ehlers referiert hierauf über die Verhandlungen des Kopenhagener Kongresses der Association maritime internationale, denen er als Vertreter des Vereins beigewohnt hat. Er verbreitet sich u. a. in folgender Weise:

Es hat sich herausgestellt, dass auf einem Kongress, auf dem so viele verschiedene Themata zur Verhandlung stehen, inhaltlich recht wenig zu erreichen ist. Die Zeit ist zu kurz, um die einzelnen Gegenstände zum Abschluss zu bringen. Hinderod hat aber auch in Kopenhagen, wie auf vielen anderen internationalen Kongressen, die Sprachenverwirrung eingewirkt, und ferner der Umstand, dass die Tagesordnung erst spät zur Kenntnis der Mitglieder gelangte. Mr. Charles-Roux verstand es vorzüglich eine Versammlung zu leiten, besonders wusste er in der liebenswürdigsten Weise weitschweifige Reden abzukürzen. Viele Vorträge sind gehalten, darunter manche, die für die Seeschiffahrt nicht gerade grosses Interesse hatten. Beschlüsse sind aber nur wenige zustande gekommen. Gesprochen wurde über Hochseefischerei, wobei der Vorschlag gemacht wurde, im Kriegsfalle die Fischerfahrzeuge als neutral zu betrachten. Ein anderer Vortrag handelt von dem grossen Schaden, der durch die Schleppnetze und die Krabbenfischer der Brut zugefügt wird. Flüchtig erwähnt wurde der von deutscher Seite gemachte Vorschlag, einer Einführung einheitlicher Feuer für Fischerfahrzeuge. Ferner wurde die Abhaltung einer Pestkonferenz vorgeschlagen, bei der besonders die energische Ausrottung der Ratten besprochen werden soll. Vortrag über Signalwesen, Wunsch der Einführung einheitlicher Licht- und Schallsignale auf See und an Lande, Vorschlag des Kapt. Holm betr. Verbesserung der Positionslaternen. Zur Ruderkommandofrage stellte Kapitän Goederen Anträge. Sein erster, ein sinngemässes Ruderkommando einzuführen, wird angenommen, dagegen Antrag II. die Angelegenheit auf internationalem Wege zu ordnen, abgelehnt. Zu dieser Frage nahm auch Herr Kontreadmiral Schmidt Stellung. Herr Dr. Ehlers hat sich dahin ausgesprochen, dass der Nautische Verein niemand das Kommando »Rechts« und »Links« aufdrängen wolle, dass er aber entschieden »Steuerbord« und »Backbord« ablehne. Er habe dann noch die Frage eines Nothafens auf Nexö angeregt. Unter Hinweis auf die politischen Verhältnisse in Dänemark erklärte Herr Dr. Ehlers, dass teils die Stimmung der Regierung, die nur für Landwirtschaft und Unterricht Geld hat, teils aber auch persönliche Interessen die Anlegung eines Nothafens in Nexö verhindern. Nachdem der Berichterstatter sodann über die Abfertigung dieses Gegenstandes in der Versammlung und über die taktlose Berichterstattung des Regierungsblattes »Politiken« berichtet hat, nahm der Nautische Verein nach kurzer Debatte folgende Resolution an:

»Der Nautische Verein sieht sich im Anschluss an die Beratungen der »Association maritime internationale« in Kopenhagen im Interesse der Sicherheit der Schiffahrt auf der Ostsee veranlasst, nochmals nachdrücklich zu betonen, dass die Frage der Errichtung eines Nothafens an der Ostküste von Bornholm eine internationale und nicht, wie auf dem Kongress sowie in einer nach den deutschen Anstandsbegriffen unhöflichen Weise in dem dänischen offiziellen Blatte »Politiken« bemerkt wurde, eine nationale Frage sei.«

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 15. Oktober. Das Andenken an den verstorbenen Ehrenpräses und Mitbegründer des Vereins, Herrn Kapt. C. Woitschowsky, wird vom Vorsitzenden durch einen warm empfundenen Nachruf und von der Versammlung durch Erheben von den Plätzen geehrt. In gleicher Weise ehrt der Verein auch das Andenken an das in der Ausübung seines Berufes verunglückte Mitglied, Herrn Kapt. Schimper. Die Tagesordnung »Bewegliche Lotsenstation bei den Elbefeuerschiffen und Absetzen der Lotsen bei Cuxhaven« gab wegen der divergierenden Ansichten zu lebhafter Debatte Anlass. Zunächst wurde über die Cuxhavener Station gesprochen, über ihre Eigenschaften und über ihre Zweckmässigkeit. Während die Minderheit dafür eintrat, dass Cuxhaven als Lotsenabsetzstation nach wie vor seine Bedeutung beibehalten möge, vertrat die grosse Mehrheit den Standpunkt, dass es nur im Interesse der aktiven Mitglieder des Vereins liegen könne, wenn die Lotsen verpflichtet würden, die ausgehenden Schiffe möglichst weit hinaus zu bringen. Von verschiedenen Kapitänen wurde, in Übereinstimmung mit einer Bemerkung in der »Hansa« zum Kollisionsfall »Firsby« — »S 42«, ausgesprochen, dass in den weitaus meisten Fällen der Kapitän lediglich aus Gefälligkeit handele, wenn er den Lotsen, der bis zum Elbe-Feuerschiff III von der Reederei bezahlt ist, schon bei Cuxhaven von Bord gehen lasse. Da diese Gefälligkeit aber für den Kapitän, wenn seinem Schiffe auf der Strecke von Cuxhaven bis Elbe III ein Unfall zustösst, mit den grössten Unannehmlichkeiten verbunden sein kann, liegt es im Interesse der aktiven Kapitäne, wenn ihnen gar keine

Gelegenheit gegeben wird, jene Gefälligkeit auszuüben. Immerhin wird aber Cuxhaven als Absetzlotsenstation nicht ganz aus der Welt geschafft werden können. Unter Berücksichtigung dieser Argumente fasst der Verein mit grosser Mehrheit den Beschluss, dass die Benutzung der Cuxhavener Lotsstation für ausgehende Schiffe auf das Mindeste beschränkt werden müsse. Da aber jährlich, wie von kompetenter Seite versichert wird, etwa 3000 Schiffe ihre Lotsen bei Cuxhaven absetzen, bedingt die Annahme des obenstehenden Antrages, dass den Schiffen an anderer Stelle Gelegenheit gegeben werde, ihre Lotsen abzusetzen. Einstimmigkeit herrscht in der Versammlung über die Notwendigkeit der Einführung einer beweglichen Lotsstation; nur über den Ort, wo diese Station sein soll, gehen die Meinungen auseinander. Nach längerer Auseinandersetzung wird folgender Antrag angenommen:

›Der Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg hält eine bewegliche Lotsenstation beim Feuerschiff Elbe 1 für notwendig und er empfiehlt, dass diese Station die Lotsen aus den elbwärtsgehenden Schiffen an der Elbemündung abnimmt.

Ein weiterer Antrag folgenden Inhalts wird abgelehnt:

›Der Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg ersucht die Hamburgische Regierung den vor der Elbe stationierten Lotsendampfer zu verpflichten, den ausgehenden Schiffen wenn möglich auf Verlangen die Lotsen auszuboleu.‹

Der **Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine Hamburg** schreibt: Am Donnerstag, den 9. Oktober hielt der Verein im Vereinslokal eine gut besuchte Versammlung ab. Nach Verlesung des Protokolls und der Eingänge wurden 15 Herren in den Verein aufgenommen. Der Vorsitzende erstattete sodann den Kassenbericht über das 3. Quartal 1902. Er wies darauf hin, dass trotz grosser aussergewöhnlicher Ausgaben die finanzielle Lage des Vereins eine sehr günstige zu nennen sei. Ferner wies derselbe auf die in letzter Zeit sehr zahlreichen Eintritte hin und konstatierte, dass seit dem 1. Juli 1902, 125 Herren dem Verein beigetreten seien. Der Vorsitzende bespricht dann den gelegentlich der seeamtlichen Untersuchung des Unfalles des Bestmannes Heinz an Bord des Seeschleppers ›Terschelling‹ festgestellten Ge- bezw. Missbrauch der Seeschlepper, beim Treiben in See die Seitenlaternen fortzunehmen und die Ankerlaterne zu setzen, um andere Schiffe zum Ausweichen vor dem treibenden zu veranlassen. In der Besprechung wird hervorgehoben, dass in keinem Falle der treibende Schlepper als manövrierunfähig behandelt werden könne; selbst wenn beim längeren Treiben wirklich einmal die Maschine nicht sofort anspringen sollte, so könne das nur auf eine Nachlässigkeit des Maschinenpersonals zurückgeführt werden; im Falle wirklicher Manövrierunfähigkeit gebe die Kaiserl. Verordnung vom 9. Mai 1897 die deutlichen Vorschriften, um diese erkennbar zu machen. Wenn man aber meinen sollte, dass der mit seinen Seitenlaternen querab treibende Schlepper verderblich für die begegnenden Schiffe werden könne, so erkenne man, dass ja diese letzteren gerade durch die gezeigten Laternen gebracht würden, die Stellung des Schleppers richtig auszumachen. Unter keinen Umständen dürfe der gegenwärtige Missbrauch weiter geduldet werden, die Seitenlaternen beim Treiben fortzunehmen. Die aus den beteiligten Kreisen gegebene Anregung, durch Einführung besonderer Lichterzeichen für treibende Fahrzeuge erscheine geeignet, die jetzt schon oft vorhandene Verwirrung zu steigern. In jedem Falle erscheine es angezeigt, der Sache fortgesetzte Aufmerksamkeit zuzuwenden und die von einzelnen Mitgliedern gemachten Beobachtungen alsbald der Vereinsleitung zur weiteren Prüfung mitzuteilen. Nachdem dann noch beschlossen worden war, die monatlich stattfindenden Unterhaltungsabende wieder aufzunehmen, war um 10 Uhr Schluss der Sitzung.

Büchersaal.

Unter der Flagge der Hamburg-Amerika Linie von Gustav Adolf **Erdmann**. Verlag von George **Westermann**. Braunschweig 1902.

Gustav Adolf Erdmann ist unter unseren Marineschriftstellern längst bekannt. Seine neue Erzählung stellt sich die schwierige, aber dankenswerte Aufgabe, gleichzeitig belehrend und unterhaltend zu sein. Der Schriftsteller schuf von dem Riesenbetriebe der grossen Hamburger Reederei zu Wasser und zu Lande ein historisch getreues, an Tatsachenmaterial reiches und darum in hohem Masse instruktives Bild und belebte es mit einer Poesie, wie sie in den von emsiger Arbeit widerhallenden Emporien des Weltverkehrs sehr wohl zu Hause oder zu Gaste sein kann. Ein eifriges Quellenstudium lieferte ihm eine genaue Kenntnis der Geschichte, und eigene Einsichtnahme in den Betrieb der Reederei durch Augenschein gab ihm eine gute Kenntnis der gegenwärtigen Verhältnisse. Über alles, was irgend dem interessiertesten Laien wissenswert erscheinen kann, gibt das Buch an irgend einer Stelle Auskunft. Aber Erdmann begnügte sich nicht, ein gut unterrichteter Führer durch die kaufmännischen, nautischen, technischen, nationalen, künstlerischen und gesellschaftlichen Gebiete zu sein, die im Reiche einer Hamburg-Amerika Linie zu entdecken waren, sondern er brachte alle Einzelheiten in eine künstlerische Form und einen künstlerischen Zusammenschluss, er gab ihnen Tiefe, indem er sie stets im Zusammenhang und in bezug auf das Ganze betrachtete, er machte sie umso interessanter, als er die Poesie der Grösse, die diesem Gegenstande zukommt, zu starkem Ausdruck brachte und er machte sie anmutend und liebenswürdig, indem er sie aus einer novellistischen Fabel hervorwachsen liess, die uns Auswandererschicksale und Freuden der Kajütspassagiere sympathisch nahebringt. Der erste Teil der Broschüre, der sich mit den Betriebsanlagen der Reederei auf dem Lande beschäftigt, etsilfs auf solche Weise zum grossen Teile im Gespräch und im Plauderton hin, er fesselt durch die Art, wie Erdmann seine Personen alles im Zusammenhang mit grossen nationalen Fragen und mit der menschlichen Arbeit überhaupt sehen und beurteilen lässt, der zweite Teil, der eine Fahrt nach Amerika auf dem Dampfer ›Deutschland‹ schildert, bringt die novellistische Form zu reicherer Entfaltung und lässt uns gegen den Schluss Zeuge einer heiteren, anmutenden Liebesgeschichte sein. Die künstlerisch auf der Höhe stehenden Illustrationen unterstützen den Eindruck des Werkes, sowohl der Schilderung wie der novellistischen Fabel, ohne Frage auf das Beste.

Deutsches Seehandelsrecht (Handelsgesetzbuch, Buch IV, Seehandel in der Fassung des Gesetzes vom 10. Mai 1897 und des Abänderungsgesetzes vom 2. Juni 1902) nebst einem Anhang, enthaltend die Nebengesetze, von **Dr. Martin Leo,** Rechtsanwalt in Hamburg. 3 Lieferungen à Mk. 1,20. München 1902. **J. Schweitzer Verlag** (Arthur Sellier).

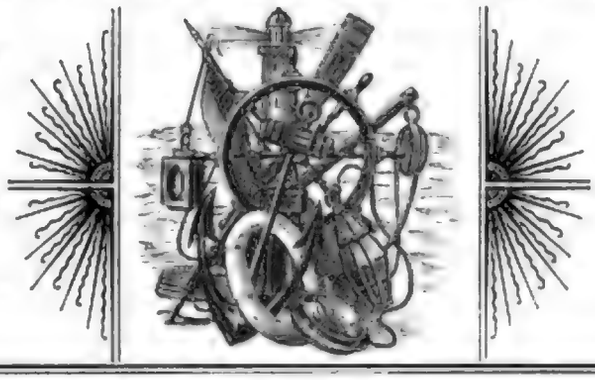
Unter Berücksichtigung der neuen Seemannsordnung und der im April d. Js. vom Reichstage angenommenen Nebengesetze ist bei Bearbeitung des Seehandelsrechtes auf die Bedürfnisse und Wünsche des Praktikers Rücksicht genommen. An einer derartigen, das Seeprivatrecht, dieses aber vollständig und in weitem Umfange, zusammenfassenden Ausgabe fehlte es bislang. In den knappgefassten Anmerkungen wird auf die auch in das Seerecht vielfach eingreifenden Bestimmungen des H. G. B., des Gesetzes über die freiwillige Gerichtsbarkeit und der sonstigen damit zusammenhängenden Gesetze hingewiesen. Ausserdem aber ist darin das reichhaltige Material aus der Rechtsprechung durch Zitierung der wichtigsten Entscheidungen des Reichsgerichts und der hanseatischen Judikatur, daneben auch der einschlägigen Erkenntnis des Oberseeamts u. A. m. verarbeitet.

Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.
(Geschäftsführender Verein, Steinhöft 1.)

Seeschiffer-Verein „Weser" in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin" in Stettin.



Schiffer-Gesellschaft in Lübeck.

Verein Flensburger Seeschiffer in Flensburg.

Seeschiffer-Verein in Danzig.

Kapitän C. Woitschewsky †.

Am 9. Oktober hat der Tod in erlösender Weise den langen schmerzvollen Leiden des Herrn Kapt. Woitschewsky ein Ende gemacht. Im Verstorbenen betrauert der Hamburger Verein den Verlust seines ehrwürdigen Ehrenpräses, seines Mitbegründers und eines Mitgliedes von bedeutenden Verdiensten. Hat er doch länger als zehn Jahre den Verein ebenso geschickt wie kraftvoll geleitet und sich einen grossen Freundes- und Verehrerkreis erworben. In diese Zeit fiel auch die Gründung des Verbandes, an dessen Zustandekommen Kapt. Woitschewsky einen hervorragenden Anteil hatte. Es ist gewiss nicht zuviel gesagt, wenn er in die vorderste Reihe derjenigen Personen gestellt wird, die zuerst die Bedeutung einer Vereinigung aller deutschen Seeschiffer-Vereine erkannten und die dieser Ansicht in Wort und Schrift praktische Gestaltung zu geben vermochten. Die Einzelvereine haben damals in freimütiger Erkenntnis seine Verdienste um das Zustandekommen des Verbandes dadurch geehrt, dass sie ihn, solange er den Verbandstagen beizuwohnen vermochte, zum Leiter ihrer gemeinsamen Sitzungen erwählten. Auch in dieser Eigenschaft hat Kapt. Woitschewsky wiederholt gezeigt, dass er das ihm geschenkte Vertrauen zu würdigen und zu rechtfertigen verstand. Ebenso einmütig wie in Mitgliederkreisen seine Fähigkeiten und seine Verdienste um den Hamburger Verein und um den Verband anerkannt wurden, ebenso aufrichtig und allgemein war auch das Beileid, als ihn eine tückische Krankheit vor drei Jahren aus seinem grossen Wirkungskreise riss und aus einem rüstigen, tatkräftigen Manne binnen wenigen Monaten einen gebrechlichen Greis gemacht hatte. Auf dieses allgemein beklagte und tief bedauerliche Ereignis war es zurückzuführen, dass sich Kapt. Woitschewsky schon während seiner letzten Lebensjahre von den Verhandlungen im Verein Hamburger Seeschiffer und von denen des Verbandes Deutscher Seeschiffer-Vereine zurückzog, wenn er auch bis an sein Lebensende alle Vorgänge lebhaft verfolgt hat, die sich in den Vereinskreisen abspielten. — Der Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine wird dem Toten ein dauerndes und in der Erinnerung an seine grossen Verdienste ein dankbares Andenken bewahren.

Der Ende August vom Vorstand des geschäftsführenden Vereins ausgegangene Vorschlag, auf die **stenographische Wiedergabe der Verhandlungen** des nächsten Verbandstages **zu verzichten** und statt ihrer sich mit einem ausführlichen Protokoll zu begnügen, hat die Zustimmung aller Vereine gefunden. Diese Neuerung gilt zunächst nur für ein Jahr. Der bewährte Schriftführer des Verbandes, Herr Ed. Lewens, hat sich zur Fertigstellung eines Protokolls, als Ersatz der stenographischen Aufzeichnungen, in dankenswerter Weise bereit erklärt. Soweit die einzelnen an den Besprechungen aktiv beteiligten Mitglieder dem Schriftführer ihre Aufzeichnungen zur Ausnutzung zur Verfügung stellen können, wird sich der Vorsatz unschwer durchführen lassen. Und soweit es sich um die Wiedergabe der unvorbereiteten Äusserungen handelt, ist zu beachten, dass den Mitgliedern unbenommen bleibt, im Korrekturabzug, der ihnen zugestellt werden wird, Änderungen oder Zusätze vorzunehmen, falls vom Schriftführer die in seiner Erinnerung haftengebliebenen Äusserungen nach Ansicht der einzelnen Redner unvollständig wiedergegeben sind. Also hinsichtlich der Äusserungen aus Mitgliederkreisen sind Schwierigkeiten nicht zu erwarten. Anders bei den Auslassungen der Herren Regierungsvertreter, die ja in den meisten Fällen aus dem Stegreif sprechen und ihre Auslassungen nur sehr selten schriftlich aufgezeichnet haben. Der Schriftführer ist bei der Wiedergabe dieser Reden, die naturgemäss die grösste Bedeutung für den Verband haben, lediglich auf sein Gedächtnis angewiesen. Aber auch wenn ihn dieses in dem einen oder anderen Falle im Stich lassen sollte, braucht eine lückenhafte Berichterstattung noch nicht die Folge zu sein, da ja selbstverständlich auch den Herren Regierungsvertretern ein Korrekturabzug ihrer vom Schriftführer festgehaltenen Äusserungen mit der Bitte zugehen wird, die ihnen wünschenswerten Abänderungen vornehmen zu wollen. Ein Probejahr kann immerhin versucht werden.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.

Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1902. No. 43. Hamburg, den 25. Oktober. XXXIX. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Die Witterungsverhältnisse auf dem Nordatlantischen Ozean im November 1903. — Die Mercator'sche Funktion in der terrestrischen Nautik. — Die Welthandelsflotte am 1. September 1902.. — Grossbritanniens Schiffbau-Industrie im ersten Halbjahr 1902. — Zu der Kollision »S 42« — »Firsby«. — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mitteilungen. — Vereinsnachrichten. — Büchersaal. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Auf dem Ausguck.

Wir erhalten das folgende Schreiben:

An die Redaktion der »Hansa«
Hamburg.

Beim Lesen der verschiedenen Artikel in der »Hansa« über die verschiedenen **Ruderkommandos** *) nehme ich Veranlassung, meine Erfahrungen anzuführen. Vor etwa zwei Jahren wurde uns von der Reederei das Marine-Kommando vorgeschrieben. Die Durchführung dieses Befehls ist weder mir, noch, glaube ich, einem meiner Kollegen gelungen. Nicht nur, weil die Leute auf See, wenn das Marine-Kommando gegeben wurde, stets verkehrt drehten, sondern auch, weil in einem Zeitraum von etwa 60 Tagen 10 bis 12 Häfen angelaufen wurden. Somit wechselte die Bedeutung der Worte »Steuerbord« und »Backbord« ungefähr jeden dritten Tag und jedermann musste stets erst überlegen, was nun eigentlich gemeint sei. Erhielt der Rudersmann durch Vermittlung des Kapitäns vom Lotsen das Kommando, so ging es noch, weil dann höchstens der Lotse Widerspruch erhob in dem Glauben der Kapitän hätte das Kommando falsch verstanden, bis er dann das Schiff nach der von ihm gewünschten Richtung auswandern sah. Geschah es aber, dass der Lotse, wie es in dringenden Fällen stets geschieht, sich direkt an den Rudersmann wandte, so mussten selbst ältere besonnene Leute, meistens erst durch Zurufe des Kapitäns (wie: »Den andern Weg«) zur richtigen Ausführung des Kommandos gebracht werden. Dass unter solchen Verhältnissen die Einführung des Marine-Kommandos für den Kapitän sehr viel Verantwortung mit sich bringt und überaus leicht Anlass zu Missverständnissen gibt, wird Jeder einsehen. — Dann kam der Auftrag der Reederei zur Einführung des Kommandos »Rechts« und »Links«. Zuerst waren wir mit dieser abermaligen Umsattelung ganz und gar nicht einverstanden, aber wir lernten die Vorzüge des neuen Systems bald kennen. Denn, dass »Rechts« das Rad auch Steuerbord drehen heisst, ist Jedem klar, ohne nach nur eine Sekunde nachzudenken. Jedenfalls ist es an Bord meines Schiffes nie vorgekommen, seit wir »Rechts« und »Links« kommandieren, dass verkehrt gedreht wurde. Ebenso zeigten die Lotsen bei Ankunft und Abgang in fremden Häfen eine Zuneigung für das Kommando »Rechts« und »Links«. Heute ist es in den grösseren italienischen und spanischen Häfen nahezu selbstverständlich, dass der Lotse »Rechts« und »Links« kommandiert. Ja selbst in Arosa Bay, wo ich seit einem Jahr nicht mehr gewesen bin, war ich nicht wenig erstaunt, als der Lotse ganz ohne weiteres »Rechts« und »Links« gebrauchte. Die englischen Lotsen erkennen die Richtigkeit unserer Bezeichnung wohl an, doch sind sie so an das alte Kommando gewöhnt, dass sie keine Ursache haben davon abzugehen. Ich möchte

*) Die Zuschrift verdient insofern ganz besondere Aufmerksamkeit, als wir zum ersten Male die Erfahrungen eines Kauffahrteiseemannes über die praktische Ausübung des Marinekommandos kennen lernen. Bisher konnten die Anhänger des »Rechts» und »Links« Ruderkommandos nur auf die augenscheinlichen Missverständnisse hinweisen, die aller Voraussicht nach entstehen mussten, wenn die Bedeutung der Worte »Steuerbord« und »Backbord« häufig wechselte. Die Mitteilung des deutschen Schiffsführers setzt sie nunmehr auch in Stand, den Gegnern nachzuweisen, dass die wiederholt ausgesprochenen Befürchtungen vollauf begründet sind. D. R.

aber doch behaupten, wird »Rechts« und »Links« in der deutschen Kauffahrtei gesetzlich eingeführt, dann bedienen sich die englischen Lotsen auch auf deutschen Schiffen dieser Bezeichnung. Deshalb will ich nur wünschen, dass man uns das bewährte »Rechts« und »Links« lässt und es für Deutschland gesetzmässig macht.

Auf See, den 21. September 1902.

Ein Kapitän.

* * *

Zum Unfall des Lotsenboots in der Elbmündung erhalten wir die folgende Zuschrift:

Wie die Tagesblätter bereits berichteten, hat sich am 16. d. Mts. ca. 8 Uhr a. m. in der Elbmündung ein Unfall ereignet, bei dem ein Lotse und ein Matrose ertranken. Wind SW, steife Brise, Flut. Der schwedische Dampfer »Aron« kam auf, die Lotsenflagge im Vortopp. Es war Pflicht der Lotsenstation ihm einen Lotsen zu schicken. Die Lotsgalliote sandte ihr Boot, besetzt mit einem Lotsen und 3 Matrosen. »Aron« passierte nördlich, also in Lee der Galliote, aufwärts und lief das Boot über. Der Kapitän der Galliote berichtet, »Aron« habe Segel geführt und anscheinend beträchtliche Fahrt gemacht, als er das Boot traf. Der Führer des »Aron« sagt, dass er zuerst in See eine Wurfleine für das Boot in Bereitschaft halten liess, die er nach der Luvseite beorderte. Er war sich mithin nicht darüber klar, an welcher Seite das Boot kommen würde. Der Gedanke, dass ein Boot bei steifer Brise und entsprechend bewegtem Wasser an der Luvseite anlegen würde, war nicht seemännisch. Und wenn er in dieser Beziehung im Zweifel war, warum hatte er seinen Dampfer nicht rechtzeitig zum Stehen gebracht, warum führte er Segel, die dem Dampfer bei der herrschenden steifen Brise auch bei gestoppter Maschine Fahrt geben mussten, die aber dessen Manöverierfähigkeit beeinträchtigten? Der Steurer des Versetzbootes, Lotse Ringe, trachtete natürlich danach, wie es in der ganzen Welt bei Seefahrern üblich ist, in Lee des Dampfers zu gelangen, während der Führer desselben das Boot an der Luvseite erwartete und vielleicht auch dementsprechend manöverierte. C. L.

* * *

Dass **unbewachte Schuten** im Hamburger Hafen schon wiederholt einer ungestörten **Verkehrs-Entwickelung hindernd** im Wege gestanden haben, ist, gestützt auf Beispiele, hier schon mehrfach ausgesprochen worden. Anlass, abermals zu dieser Frage Stellung zu nehmen, gibt die Entscheidung eines Prozesses, in dem der Befrachter einer Schute gegen ihren Eigentümer klagbar gewesen war, weil die Schute, ohne Aufklärung der Ursache, im Hamburger Hafen, zu einer Zeit gesunken ist, als sie unbewacht war. Das Landgericht wies die Klage ab, trotzdem es erkannte, dass der Führer der Kastenschute einen groben Verstoss gegen seine Pflichten beging, wenn er seine Schute mit ihrer wertvollen Ladung vom Donnerstag, den 12. April, abends 8½ Uhr, bis Sonnabend, den 14. April, morgens, unbewacht liegen liess. Gegen dieses Urteil legte der Kläger beim hanseatischen Oberlandesgericht mit folgendem Resultat Berufung ein. Die Berufungsinstanz erkannte: 1) Die Klage wird für unbegründet erklärt, soweit auf Grund angeblich eigenen Verschuldens des Beklagten dessen persönliche Haftung geltend gemacht wird; 2) es wird festgestellt, dass der am 14. April 1900 erfolgte Untergang der Kastenschute No. 3863 auf ein Verschulden des Schiffers Armack zurückzuführen ist. In der Begründung wird u. a. festgestellt, dass die vom Beklagten dem Schutenführer gegebene Instruktion (nämlich am Tage wachen, des Nachts schlafen) ungenügend ist zur Sicherung der ihnen anvertrauten Güter gegen die Gefahren des Hafentransports, ganz abgesehen davon, dass dieser Vorschrift im vorliegenden Falle garnicht einmal nachgekommen ist. Ferner kommt das Oberlandesgericht zu der Überzeugung, dass die Schute den Leck erst zu einer Zeit erhalten habe, als Armack, wenn er nicht weggeblieben wäre, längst hätte wach sein müssen. Wäre er dort gewesen, so würde er bei pflichtmässiger Beobachtung seiner Obliegenheiten als Schiffer möglicher Weise das Leckwerden verhindert haben, wahrscheinlicher Weise dessen Ursache aufklären können, jedenfalls aber den an der Ladung infolge Sinkens der Schute eingetretenen Schaden vermieden haben. Der Vize hat, als er einsah, dass man des Wassers nicht Herr werde, es unternommen, das Wegsinken der Schute dadurch zu vermeiden, dass er sie mit dem Dampfer, welcher ihn an den Liegeplatz der Schute gebracht hatte, an eine in Aussicht genommene seichte Uferstelle brachte. Es ist nach diesem Verlaufe anzunehmen, dass es gelungen sein würde, das Wegsinken der Schute und damit grösstenteils die eingetretene Beschädigung der Salpeterladung zu vermeiden, wenn es gelungen wäre, die Schute nur noch während der kurzen Zeit auf dem Wasser zu halten, welche nötig war, um den Sprechafen zu passieren und das in Aussicht genommene flachere Ufer zu erreichen. Das aber würde möglich gewesen sein, wenn Armack bei dem Leckspringen an Bord der Schute gewesen wäre. Das Verschulden von Armack, welches darin liegt, dass dieser gegen die ihm erteilte Dienstvorschrift und entgegen der verkehrsüblichen Sorgfalt die Schute unbeaufsichtigt gelassen hat, ist für das Wegsinken des Fahrzeuges mitsamt der Ladung kausal geworden. Daher hat der Beklagte für den dem Kläger verursachten Schaden gemäss § 4 No. 3, 114 B. Sch.G. zu haften.

Die Witterungsverhältnisse auf dem Nordatlantischen Ozean im November 1902.

Von Dr. E. Herrmann.

1.—2. November. Von Labrador aus erstreckt sich eine Luftdruckdepression bis gegen Südwesteuropa hin; dieselbe enthält Minima über der Davisstrasse und zwischen den Azoren und Westeuropa; höherer Luftdruck befindet sich südlich von Neufundland, ferner liegt ein Luftdruckminimum über den Golfstrom. Daher wehen vor dem Kanal und über der Bisayasee starke östliche und südliche Winde, nahe der portugiesischen Küste südliche Winde, weiter westwärts umlaufende und in starke bis stürmische nordwestliche und nördliche übergehende Winde. Über dem nördlichen Teil des Golfstromes sind die Winde südlich und südöstlich, näher an der amerikanische Küste umlaufend und nördlich.

3.—4. November. Ein Streifen höheren Luftdruckes zieht sich von den Vereinigten Staaten Nordamerikas nach Südwesteuropa und Nordwestafrika hin, ist jedoch über dem westlichen Teile des Ozeans durch eine Depression unterbrochen; westlich von Europa befindet sich ein tiefes Luftdruckminimum. In den an Europa angrenzenden Gewässern wehen daher südliche, in einiger Entfernung davon nordwestliche und nördliche Winde. Über dem mittleren Teile des Ozeans herrschen bis gegen die Breiten der Azoren hin westliche Winde vor, die weiter westwärts in südwestliche übergehen und auf bestimmten Gebieten Sturmstärke annehmen. Über dem Golfstrom sind die Winde vielfach nördlich und nordöstlich oder sehr schwach und veränderlich.

5.—7. November. Die Unterbrechung in dem Hochdruckstreifen über dem westlichen Teile des Ozeans schliesst sich; der höhere Druck nimmt daselbst eine nördlichere Lage an, südlich von demselben befindet sich eine Depression. Von der Mitte des Ozeans aus zieht eine tiefe Depression in mittleren Breiten schnell ostwärts; sie erstreckt ihren Einfluss bis in die Breiten der Azoren nach Süden. Westlich von Europa sind die Winde vorwiegend westlich, in der Umgebung der Mitte der ostwärts fortschreitenden Depression umlaufend und stürmisch. In den mittleren Breiten des westlichen Ozeans ist die Windrichtung östlich, nahe der amerikanischen Küste nordöstlich und nördlich.

8.—10. November. In der Mitte des Ozeans dehnt sich der hohe Luftdruck weiter nach Norden aus, während das Minimum der Depression über dem westlichen Ozean ostnordostwärts zieht. In der Umgebung dieses Luftdruckminimums wehen stürmische Winde. Über dem östlichen Teile des Ozeans sind die Winde vorwiegend nordwestlich. An der amerikanischen Küste bleiben sie vorwiegend nordöstlich und nördlich.

11.—15. November. Über der Mitte des Ozeans erstreckt sich der hohe Luftdruck bis in höhere Breiten und trennt eine Depression über Europa von einer anderen Depression, die über dem westlichen Ozean weit nach Süden reicht. Über dem östlichen Ozean erhalten sich daher die nordwestlichen und nördlichen Winde. Über dem mittleren Teile des Ozeans gehen die Winde in südliche über; bei dem Vorhandensein mehrerer Minima innerhalb der westlichen Depression wechseln sie in deren Umgebung die Richtung und sind an der amerikanischen Küste wieder vorwiegend nördlich.

16.—20. November. Die Luftdruckverteilung gestaltet sich mehr streifenartig mit nach den höheren Breiten hin abnehmendem Luftdruck; über den östlichen und den westlichen Teilen des Ozeans erstrecken Depressionen ihren Einfluss weiter nach Süden. Über dem östlichen und mittleren Ozean wehen daher vorwiegend westliche und nordwestliche, über dem westlichen Ozean südwestliche Winde, die nach der amerikanischen Küste hin in nordwestliche übergehen. Die Winde sind in den mittleren Breiten vielfach stark und stürmisch.

21.—22. November. Die westliche Depression verlagert sich ostwärts nach der Mitte des Ozeans, woselbst sich ihr Einfluss bis über die Breiten der Azoren ausdehnt. Die Winde sind daher über dem östlichen Ozean meist südwestlich, über dem westlichen Ozean nordwestlich, nach der Mitte der Depression hin zum Teil stürmisch.

23.—24. November. Die Depression über dem mittleren Ozean verlagert sich ostwärts gegen Europa hin; von ihr durch höheren Luftdruck getrennt, erscheint über dem westlichen Ozean eine neue Depression. Die nahe den europäischen Küsten südlichen Winde gehen daher weiter westwärts in nördliche über und drehen über dem mittleren Ozean nach südwestlicher Richtung zurück. Über dem westlichen Ozean sind die Winde vorwiegend westlich und vielfach stürmisch.

25.—27. November. Auch diese westliche Depression verlagert sich ostwärts nach der Mitte des Ozeans und erstreckt wiederum ihren Einfluss bis in niederere Breiten; nach Westen und Osten ist dieselbe durch hohen Luftdruck abgeschlossen. Auf der östlichen Seite der Depression sind demnach die Winde südlich, auf ihrer westlichen Seite nördlich. In der Umgebung der Luftdruckminima, welche innerhalb jener Depression auch in mittleren Breiten auftreten, sind die Winde veränderlich.

28.—30. November. Ein Streifen höheren Luftdruckes erstreckt sich von Westindien bis nach Westeuropa, nördlich von demselben befindet sich

eine Depression. Über den östlichen Meeresteilen sind die Winde südlich und östlich, über dem mittleren und westlichen Ozean vorwiegend südwestlich, abgesehen von den veränderlichen Winden in der näheren Umgebung einzelner auftretender Luftdruckminima.

Die Mercator'sche Funktion in der terrestrischen Nautik.

Von Oberlehrer **Preuss** an der grossherzoglichen Navigationsschule zu Elsfleth.

1) In einer schönen und interessanten Monographie hat Prof. Börgen *) die Anwendung der Mercator'schen Funktion (Tabelle der Meridionalteile) in der astronomischen Nautik gezeigt. Zugleich ist der Abhandlung eine sehr praktisch eingerichtete Tafel beigegeben, welche für jeden Winkel nicht allein die Mercator'sche Funktion, sondern auch die Funktion des Komplementswinkels — die sog. Kofunktion des betreffenden Winkels gibt. Bezeichnet man die Funktion eines Winkels φ mit $f(\varphi)$ so ist die Kofunktion desselben, also $cof(\varphi) = f(90 - \varphi)$. Der Begriff der Kofunktion ist zuerst von dem französischen Korvettenkapitän Guyou eingefügt und hat sich als sehr fruchtbar erwiesen.

2) Eine Hauptaufgabe in der geographischen Steuermannskunst ist die Verwandlung der Abweitung (Abweichung, sc. vom Meridian) in Längenunterschied, wobei man das Resultat entweder hinreichend genähert einer Tafel entnimmt oder genauer — was fast ebenso schnell geht — trigonometrisch berechnet, nach der Formel Längenunterschied = Abweitung mal Secans Mittelbreite. ($l = a \cdot sec\ \varphi_m$).

3) Auf höheren Breiten, wo sich die Secanten schnell ändern, gibt auch die letztere Rechnung nur ein angenähertes Resultat, und zwar wird der Längenunterschied zu klein erhalten, weshalb man hier zu den Meridionalteilen seine Zuflucht nehmen soll. Das dazu in den Lehrbüchern angegebene Verfahren ist aber entweder umständlich oder so ungenau, dass im letzteren Falle das Resultat kein grösseres Vertrauen verdient, als welches die Mittelbreite gibt. Denn eine Anweisung z. B. den Längenunterschied l aus dem Gesamtkurse k und dem vergrösserten Breitenunterschied B, nach dem Ausdrucke

$$l = B \cdot tan\ k$$

mit Hilfe der Gradtafel zu berechnen, wird im allgemeinen nur ungenaue Resultate verbürgen, weil der Kurswinkel um einen halben Grad falsch sein kann.

4) Denkt man sich das Kursdreieck auf der Oberfläche der Erde mit dem entsprechenden in der Mercator'schen Karte so zusammengelegt, dass die Kurswinkel k sich decken, so hat man vermöge Ähnlichkeit der Dreiecke

$$l : B = a : b$$

in welcher Proportion a die Abweitung und b den geographischen Breitenunterschied bedeutet. Aus dieser Gleichung folgt

$$l = \frac{B \cdot a}{b}$$

Die Berechnung aber dieses Ausdruckes erfordert den Gebrauch der Meridionalteile und der Logarithmen und ist deshalb zu umständlich.

5) Der vergrösserte Breitenunterschied B zwischen den wahren Breiten φ und φ_1 ist gegeben durch das bestimmte Integral

$$\int_{\varphi}^{\varphi_1} sec\ \varphi\ d\ \varphi$$

wofür man aber, wenn die Grenzen φ und φ_1 nicht weit auseinander liegen — was bei nautisch-terrestrischen Aufgaben immer der Fall sein wird — setzen kann

$$B = (\varphi - \varphi_1)\ sec\ \frac{\varphi + \varphi_1}{2}$$

oder, wenn man den wahren Breitenunterschied $\varphi - \varphi_1$ mit b und die Mittelbreite $\frac{\varphi + \varphi_1}{2}$ mit φ_m bezeichnet

$$B = b \cdot sec\ \varphi_m$$

6) Vergleicht man diesen Ausdruck mit dem anderen in 2) gegebenen

$$l = a \cdot sec\ \varphi_m$$

so sieht man sofort, dass der vergrösserte Breitenunterschied aus dem wahren hervorgeht, wie der Längenunterschied aus der Abweitung und dass man daher den Längenunterschied erhält, wenn man zu der Abweitung (als Breitenminuten gesetzt) mit Hilfe der Mittelbreite den vergrösserten Breitenunterschied sucht.

7) Ein Beispiel soll dies erläutern.

Angenommen, man habe zwischen den Breiten 53° N und 54° N eine Abweitung von 50 Sm. gutgemacht; dann ist die Mittelbreite $\varphi_m = 53° 30'$. Addiert und subtrahiert man hierzu bezw. hiervon die halbe Abweitung, also 25 Sm. als Breitenminuten, so erhält man als Breitengrenzen einerseits 53° 5′ und andererseits 53° 55′. Nimmt man für diese beiden Breiten die Mercator-Funktion aus der Tafel der Meridionalteile, so ist der Unterschied gleich dem gesuchten Längenunterschied:

Die Rechnung ist übersichtlich folgende:

*) Über die Auflösung nautisch-astronomischer Aufgaben mit Hilfe der Mercator'schen Funktion. Archiv der Seewarte 21. Jahrg. Hamburg 1898.

$$\varphi_m = 53^\circ 30' \pm 25' \begin{cases} 53^\circ 55' & f = 3856{,}1 \\ 53^\circ 5' & f_1 = 3772{,}1 \end{cases}$$

Unterschied = 84,0

welcher gleich dem gesuchten Längenunterschied ist.

Das allgemeine Schema der Rechnung würde sich dann so ausnehmen:

$$\varphi_m \pm \frac{a}{2} \begin{cases} f = \ldots & \left(\text{für } \left(\varphi_m + \frac{a}{2}\right)\right) \\ f_1 = \ldots & \left(\text{für } \left(\varphi_m - \frac{a}{2}\right)\right) \end{cases}$$

Längenunterschied $l = f - f_1$

8) Ist die Abweitung sehr gross, so kann man sie in handliche gleiche Teile zerlegen und nur einen davon in Längenunterschied verwandeln und diesen mit der Anzahl der Teile multiplizieren. Wenn die sonst entstehenden Ungenauigkeiten auch nicht erheblich sind, so wird man doch gut tun, die Grenzen der befahrenen Breiten nicht allzuweit zu überschreiten.

Hat z. B. ein Schnelldampfer zwischen 48° N und 49° N eine Abweitung von 300 Sm gutgemacht, so würde es sich empfehlen erst 100 Sm nach obigem Verfahren zu verwandeln und das Resultat mit 3 zu multiplizieren. Man hat dann, da $\varphi_m = 48^\circ 30'$ und $\frac{a}{2} = 50$ Sm ist.

$$\varphi_m = 48^\circ 30' \pm 50' \begin{cases} \varphi = 49^\circ 20' & f = 3412{,}7 \\ \varphi_1 = 47^\circ 40 & f = 3261{,}7 \end{cases}$$

$l = 151{,}0 \cdot 3$

Gesamt Lg. Unt. = 453',0

Die sofortige Verwandlung der Gesamt-Abweitung von 300 Sm würde folgendes ergeben::

$$\varphi_m \pm 150' \ (2^\circ 30') \begin{cases} \varphi = 51^\circ & f = 356{,}88 \\ \varphi = 46 & f = 3115{,}5 \end{cases}$$

$l = 453',3$

Das Resultat ist mit dem vorigen gut übereinstimmend, woraus man ersieht, dass man über die Breitengrenzen nicht sehr ängstlich zu wachen braucht.

9) Wichtiger ist die richtige Ermittelung der Mittelbreite, wie folgendes Beispiel zeigen soll.

Auf einer Reise nach dem Norden habe man 62° N Breite verlassen und sei auf 62° 10' N angekommen, nachdem 200 Sm Abweitung gutgemacht sind. Die Mittelbreite wäre also 62° 5', welche folgende Rechnung ergibt:

$$\varphi_m \pm 100' \ (1^\circ 40') \begin{cases} 63^\circ 45' & f = 5005{,}4 \\ 60^\circ 25' & f = 4577{,}7 \end{cases}$$

$l = 427',7$

Angenommen aber, während des Etmals habe man die niedrigste Breite 61° 48' N und die höchste 63° 50' N befahren; dann ist die richtige Mittelbreite genauer gleich 62° 49' N. Setzt man der Einfachheit wegen hierfür 62° 50' und verwandelt, so hat man:

$$62^\circ 50' \pm 1^\circ 40' \begin{cases} 64^\circ 30' & f = 5108{,}5 \\ 61^\circ 10' & f = 4669{,}9 \end{cases}$$

$l = 438',6$

also ein vom vorigen Resultat um 11' abweichendes.

10) Fehler von derselben Grösse macht man auch bei der gewöhnlichen Rechnung nach Mittelbreite, weshalb man auf Breiten über 55° empfehlen muss, als Mittelbreite das Mittel aus der höchsten und niedrigsten Breite zu nehmen, welche man während des Etmals befahren hat. Der obige Längenfehler von 11' bedingt eine Versetzung des Schiffsortes von etwa 5 Sm, was entschieden zu viel ist, da er allein sich als Folge der ungenauen Rechnung herausstellt. Auf höheren Breiten sollte man also Bedacht darauf nehmen, mit dem Mittel aus der höchsten und niedrigsten befahrenen Breite zu rechnen.

11) Hat man in irgend einer Breite φ länger verweilt, als in einer anderen φ_1, so sollte man bei Ermittelung der Koppelbreite — Mittelbreite φ_m ist hier nicht mehr der geeignete Ausdruck — hierauf gebührende Rücksicht nehmen, d. h. wenn man auf Breiten über 60° segelt. Ist die Abweitung auserdem gross, so empfiehlt es sich, wie in 8) angegeben, sie in mehrere gleiche Teile zu zerlegen.

Im allgemeinen lässt sich sagen, dass wenn sich die Aufenthaltszeiten in den Mittelbreiten φ_m und φ'_m, beziehungsweise die dort gutgemachten Abweitungen, verhalten wie n zu n_1 man als Koppelbreite φ_k zu nehmen hat — am besten —

$$\varphi_k = \frac{n\varphi_m + n_1\varphi'_m}{n + n_1}$$

ein Ausdruck, der lebhaft erinnert an einen anderen aus der Thermodynamik (Richmannsche Regel).

(Schluss folgt.)

Die Welthandelsflotte am 1. September 1902.

Bureau Veritas hat sein diesjähriges Generalregister über den Bestand aller Dampf- und Segelschiffe herausgegeben. Ein vorzügliches Material, das durch eine klare Anordnung als Nachschlagebuch unbedingt den ersten Rang einnimmt. Für Schiffahrtsblätter sind die beiden umfangreichen Bände ein notwendiges Inventarstück ihrer Redaktionen. Eine Beschreibung der Einteilung der Bücher mag unterbleiben und die Mitteilung genügen, dass man über jedes irgendwo registrierte Schiff, einerlei welcher Flagge, alle Einzelheiten in kurzer Zeit in Erfahrung zu bringen vermag, die zur Charakteristik des Fahrzeugs in Betracht kommen.

Es ist noch nicht lange her, Ende Juli, als hier auf Grund der statistischen Angaben von Lloyds Register der Bestand der Welthandelsflotte festgestellt und dabei ausgesprochen wurde,

dass die englische Gesellschaft alle Fahrzeuge von 100 R.-T. Netto und darüber erwähnt, während Bureau Veritas bei Dampfern dieselbe Mindestgrenze einhält, in der Angabe von Seglern aber auch alle Fahrzeuge von 50 t und darüber angiebt. Diese Bemerkung bedarf noch insofern einer Erweiterung als sowohl bei Dampfern wie bei Seglern alle Fahrzeuge unter 100 bezw. 50 R.-T. Erwägung finden, sofern sie durch das Bureau Veritas klassifiziert worden sind. Die Schiffe dieser Kategorie, weil sie wegen der beschränkten Informationsmittel nicht vollständig namhaft gemacht werden können, sind in einer Sonderrubrik angeführt. Ihr Inhalt mag gleich vorweg erwähnt werden. Bei Bureau Veritas sind klassifiziert: 1) Dampfer unter 100 t Netto, 3785 mit 620 104 Brutto- oder 212 514 Netto-Raumgehalt; 2) Segler unter 50 t Netto 1328 mit 53 077. Im Laufe des Berichtsjahres vom 1. September 1901 bis 31. August 1902 gingen verloren: 283 Dampfer mit 408 048 Brutto- oder 252 973 Netto-Raumgehalt und 1139 Segler mit 353 697 Netto R.-T. Die Gegenüberstellung des Brutto- zum Nettoraumgehalt bei den Dampfern unter 100 t gibt zu denken. Das Verhältnis 3 : 1 für alle Schiffe der Welt ist bei der englischen Flagge 400 186 Brutto zu 127 911 Netto; mithin ungefähr 3.5 : 1. Englands grösstem Rivalen in der Interpretation von Vermessungsgesetzen, seinem französischen Nachbar, gebührt auch bei der Raumberechnung dieser Schiffsklassen die Palme. Einem Bruttogehalt von 46 210 t stehen nur 12 829 t gegenüber, also beinahe 4 : 1. Die Verhältniszahl für die deutsche Flagge stimmt mit dem Durchschnitt überein 3 : 1.

Wenn im Nachstehenden bei der Wiedergabe tabellarischer Zusammenstellungen der Dampfer- und Seglerflotten auch Flaggen erwähnt werden, die auf weniger als 10 Schiffen wehen, dann brechen wir mit einem langjährigen Brauch, nach dem nur Eigentümer grosser Handelsflotten registriert wurden. Eine sachgemässe Beurteilung über die Grösse der Welthandelsflotte ist durch eine möglichst erschöpfende Darstellung aber jedenfalls leichter, als wenn nur die mächtigen Handelsflotten aufgezählt werden. Durch die Gegenüberstellung des vorjährigen Bestandes, lässt sich bequem ein Urteil über die Entwickelungsfähigkeit der einzelnen Handelsmarinen innerhalb des letzten Jahres bilden. Die Weltdampferflotte (von Dampfern über 100 Netto R.-T.) bestand am 1. September 1902 aus 13 106 Fahrzeugen mit 24 967 638 Brutto- und 15 431 974 Netto-Gehalt; die Verhältniszahl zwischen Brutto und Netto ist: 1.6 : 1. Diese Gesamtanzahl verteilt sich in folgender Weise auf die nachstehenden Flaggen.

a) Dampfer.

Flagge	Anzahl	1902—1903 Registertons		1901—1902 Registertons	
		Brutto	Netto	Brutto	Netto
Englische	5.839	13.305.915	8.104.740	12.457.111	7.817.375
Deutsche	1.167	2.622.308	1.631.296	2.430.206	1.548.996
Amerikanische	774	1.497.253	1.018.589	1.369.410	913.055
Französische	556	1.096.120	563.695	1.079.683	535.358
Norwegische	804	863.146	538.341	779.398	499.952
Spanische	428	742.258	482.461	736.011	455.790
Italienische	353	721.525	456.574	671.804	434.022
Russische	523	571.902	348.874	550.250	342.548
Holländische	288	560.473	360.325	505.790	326.969
Japanische	365	530.057	333.446	518.893	326.233
Österreichische	221	520.441	326.032	468.944	292.917
Schwedische	570	442.915	312.933	425.365	306.755
Dänische	339	436.616	266.567	433.779	253.826
Griechische	158	278.412	183.579	219.287	138.644
Belgische	78	160.643	111.626	168.623	118.462
Brasilianische	204	133.972	85.680	141.583	90.432
Türkische	93	95.949	60.179	96.947	57.848
Argentinische	81	65.773	41.861	59.770	37.353
Chilenische	39	62.512	39.844	62.789	38.710
Chinesische	35	57.037	36.600	29.420	17.452
Portugiesische	25	45.163	28.758	44.980	28.499
Cuba	38	37.654	24.481	31.287	20.227
Uruguay	26	21.854	15.026	13.146	9.904
Rumänische	12	19.128	12.092	23.355	14.149
Mexicanische	24	12.027	7.182	13.016	7.902
Peruanische	5	6.377	4.253	6.377	4.253
Venezuelanische	7	5.264	3.268	3.142	1.818
Ägyptische	6	5.023	3.323	5.023	3.323
Siamesische	6	2.601	1.561	1.260	697
Zanzibar	2	2.478	1.656	2.478	1.656
Sarawak	3	2.152	1.331	700	439
Haïtische	5	2.122	893	2.122	893
Bulgarische	2	1.977	1.295	1.977	1.295
Coreanische	3	1.545	1.168	1.545	1.168
Costa-Rica	3	1.120	686	1.120	686
Columbische	1	881	457	881	457
Persische	1	838	579	838	579
Nicaragua	2	783	420	783	420
Paraguay	1	282	232	282	232
Serbische	1	264	112	264	112
Honduras	—	—	—	1.657	1.070
Tunesische	—	—	—	—	—
Unbekannt	18	32.878	19.959	18.067	11.408

In gleich ausgedehntem Masse wie die Dampferflotte soll auch auch der Bestand der Dampferflotte wiedergegeben werden. Sie bestand am 1. September, abzüglich der Fahrzeuge unter 50 t Netto, aus 27 976 Schiffen mit 8 078 897 Netto R.-T. Und sie verteilte sich auf folgende Nationen. Das bedeutet eine Abnahme von ca. 41 000 t Netto im Laufe des letzten Jahres, während sich die Dampfer in derselben Zeit um 1 600 000 t Brutto oder 770 000 t Netto vermehrt haben. Der Seglerbestand, verteilt auf die einzelnen Flaggen, zeigt folgendes Bild.

b) Segler.

Flagge	Anzahl	1902-1903 R.-T.	1901-1902 R.-T.
Englische	7.029	2.233.684	2.352.378
Amerikanische	3.784	1.433.998	1.397.865
Norwegische	1.837	807.125	883.934
Russische	2.956	542.129	502.480
Italienische	1.561	529.401	510.887
Deutsche	957	527.543	536.744
Französische	1.429	467.026	401.353
Schwedische	1.533	280.864	288.546
Türkische	914	180.363	176.883
Griechische	910	175.999	181.473
Japanische	1.497	172.480	170.790
Dänische	758	125.799	125.031
Niederländische	695	118.326	121.597
Spanische	573	98.264	100.889
Brasilianische	340	76.648	76.992
Portugiesische	275	55.814	56.588
Chilenische	111	50.960	43.654
Argentinische	159	41.776	38.071
Oesterreichische	125	32.905	27.752
Uruguay	67	25.925	19.983
Peruanische	55	23.399	23.129
Cuba	118	11.425	12.094
Nicaragua	18	9.827	10.032
Mexikanische	48	8.747	8.761
Montenegro	18	4.405	3.647
Rumänische	23	4.207	4.354
Siamesische	12	4.088	4.088
Belgische	12	3.065	2.445
Guatemala	12	3.060	2.330
Venezuela	17	2.911	2.590
Haitische	14	2.471	1.948
Chinesische	12	1.661	1.753
Arabische	2	1.485	—
Egyptische	6	1.481	1.481
Columbia	4	1.254	1.118
San-Domingo	8	1.235	1.479
Liberische	3	916	916
Persische	1	608	608
Bolivianische	1	601	1.527
Costa-Rica	2	551	551
Tunesische	2	514	565
San-Salvador	3	514	514
Sarawak	1	347	347
Ecuador	1	257	257
Honduras	2	199	199
Bulgarische	1	110	182
Unbekannt	70	12.540	11.632

Grossbritanniens Schiffbauindustrie im ersten Halbjahr 1902.

Die Lage der Schiffbauindustrie Grossbritanniens am Ende des ersten Halbjahres 1902 war besser als die Aussichten am Jahresanfang erwarten liessen. Noch im Januar wurde berichtet, dass für den Stahlschiffbau zwar noch viel Arbeit vorläge, aber doch nicht annähernd in dem Masse, als zu Anfang 1901; dazu waren viele Bauten so rasch fortgeschritten, dass viele Werften um die Mitte des Jahres ohne Arbeit sein würden, wenn sie nicht neue Aufträge erhielten. Diese Befürchtung ist nicht eingetroffen; die Werften brauchen nicht still zu liegen, wenn auch nicht so viel Arbeiter beschäftigt werden können, als im Jahre vorher.

In den ersten drei Monaten des laufenden Jahres kamen nur wenig neue Bestellungen ein, doch brachte der Beginn des zweiten Vierteljahres die lange erwarteten Aufträge der Admiralität für eine grosse Zahl der Schiffswerften am Clyde, Tyne, an der Themse, am Mersey und am Barrow; es trat sodann auch eine Hebung der Nachfrage nach Kauffahrteischiffen ein, sodass die Schiffbauindustrie vor der drohenden Stagnation bewahrt wurde. Auch die Lieferungsverträge für die Panzerplatten, die für die Industrie von besonderer Bedeutung sind, kamen im zweiten Vierteljahr 1902 zur Vergebung, und zwar für die Panzerung der drei neuen Schlachtschiffe an die Firmen John Brown & Co., Ltd., Charles Cammel & Co., Vickers, Sons & Maxim Ltd. mit etwa 3000 t an jede der Firmen; die Panzerung für die Kreuzer wird, wie man erwartet, teils von Sheffield, teils von William Beardmore & Co., Glasgow, bestellt werden.

Gegen Ende des ersten Vierteljahres wurde der Schiffsraum der neu fertiggestellten Schiffe in dem Vereinigten Königreich auf 283 000 t gegen 318 000 t zu demselben Zeitpunkte des Vorjahres geschätzt.

Über die Tätigkeit der Werften im Januar bis März 1902 ist bereits früher eingehend berichtet worden*).

Im April liefen auf schottischen Werften 28 Schiffe von insgesamt 46 600 t R. gegen 23 Schiffe mit 31 240 t im April 1901 vom Stapel; darunter waren nur 2 Segelschiffe von 3300 und 2400 t für Hamburger Eigner. Die wichtigsten unter den gebauten Dampfern waren Boote von 4300 t für die Lamport und Holt Linie, von 3800 und 2500 t für die Elder-Dempster Linie, von 2000 t für die Indo-China Linie, von 1600 t für die Wilson Linie, von 1600 t für eine belgische Linie und von 1300 t für eine französische Gesellschaft in China. Unter den Neubauten befanden sich ferner Frachtschiffe von 5000 t abwärts, einige kleine Küstenschiffe und andere Fahrzeuge. Von dem Gesamttonnengehalt wurden 5750 t für Deutschland, 4035 t für britische Kolonien, 1600 t für Belgien, 1300 t für Frankreich und der Rest für britische Eigner gebaut. Ausser den Kriegsschiffen für die Admiralität (45 500 t Deplazement) und einem Segelschiff von 3500 t, wurden andere grössere Schiffe im April nicht in Auftrag gegeben.

Im Mai beliefen sich die in Schottland beendeten Bauten auf 40 Schiffe mit 59 200 t R. gegen 35 Schiffe von zusammen 56 130 t im Mai 1901. Die hauptsächlichsten Schiffe waren vier Zwillingsschraubendampfer, nämlich der »Orontes«, ein Schiff von 9000 t, gebaut von der Fairfield Company für die Orient Steam Company; der »Suffolk« mit 7800 t, gebaut von John Brown & Co., Ltd., für die Federal Steam Navigation Co., Ltd.; die »Tara«, gebaut von Wm. Denny & Bros. für die British India Steam Co. und die »Druid« von 600 t, gebaut von Flemming & Ferguson für die kanadische Regierung.

*) Siehe Seite 226.

Ferner sind ein Boot von 4950 t für die Anglo-American Oil-Company von Russel & Co. zu Port Glasgow und etwa ein halbes Dutzend Frachtschiffe neben Küsten-, Fluss- und Fischdampfern gebaut worden. Von dem Gesamttonnengehalt waren 3100 t nach Griechenland, 2500 t nach Spanien, 1500 t nach Belgien, 500 t nach Ägypten, 380 t nach Frankreich, die Hauptmenge aber für britische Besteller und solche in britischen Kolonien bestimmt. An neuen Bestellungen waren im Mai die für ein Paar Packetboote (Clan liners), einen Dampfer von 8400 t für die Anglo-American Oil-Company, ein Paar Boote für spanische Eigner (Spanien scheint seine Handelsflotte andauernd zu vermehren) und für eine Anzahl verschiedener kleinerer Fahrzeuge eingegangen. Erwähnt mag hier werden, dass die angeführten Aufträge nicht immer alle neuen Geschäftsabschlüsse umfassen; denn die meisten Schiffbauer unterlassen es gewöhnlich, Aufträge zu erwähnen, die ihnen zu unbedeutend erscheinen, die aber zusammen die jährliche Tonnenzahl wesentlich vergrössern; andere Schiffbauer nehmen von einer Nennung selbst wichtiger Aufträge so lange Abstand, bis ihre Ausführung im Gange ist.

Im Monat Juni umfassten die fertiggestellten Neubauten 26 Schiffe mit 47 900 t R. gegen 29 Schiffe und 47 000 t im Juni 1901. Von den Dampfern hielt einer über 6000 t, ferner zwei zwischen 5000 und 6000 t, zwei zwischen 4000 und 5000 t, vier zwischen 3000 und 4000 t und vier zwischen 1000 und 2000 t. Die wichtigsten Neubauten waren die Doppelschraubendampfer »Sardinia«, gebaut von Barclay, Curle & Co., Ltd., für die Peninsular- und Oriental-Linie und »California«, gebaut von Caird & Co. für die Pacific Steam Navigation Company. Mit Ausnahme von höchstens zweien wurden sämtlichen neuen Dampfer für schon bestehende Dampfschiffahrtslinien geliefert. Ausserdem wurden die Neubauten einer Anzahl von Baggerschiffen und verschiedener Schiffe für besondere Zwecke vollendet. Von dem ganzen vom Stapel gelassenen Schiffsraumgehalt waren 6770 t von Australien, 210 t von Neu-Seeland, 3500 t von Oesterreich, 3100 t von Griechenland, 1400 t von Natal, 1240 t von Norwegen, alles Übrige von britischen Eigentümern bestellt. Die neuen Aufträge im Juni umfassten ungefähr 35 000 t; von den neubestellten Fahrzeugen waren die bedeutendsten: ein Dampfer von 10 000 t (Castle liner), den die Fairfield Company in Auftrag bekommen hat, ein Segelschiff von 3000 t, das von A. Rodger & Co. für die Anglo-American Oil-Company zu bauen ist, ein Dampfer von 7800 t, bei John Brown & Co., Ltd. für die Federal Steam Navigation Company bestellt, ferner ein Segelschiff von 4000 t, das von Hamburger Eignern bei John Reid & Co., Whiteinch, bestellt ist, endlich ein Bagger von 2000 t für Südafrika, den die Firma William Simons & Co., Renfrew, zu bauen hat.

Die Stapelläufe im Juni brachten den Raumgehalt der vollendeten schottischen Neubauten in den ersten sechs Monaten des Jahres 1902 auf 259 500 t R.; die entsprechenden Zahlen für die Vorjahre bis 1890 sind in der nachstehenden Tabelle zusammengestellt:

Januar—Juni	t R.	Januar—Juni	t R.
1902	259 500	1895	191 880
1901	246 750	1894	183 490
1900	232 580	1893	132 690
1899	256 300	1892	210 880
1898	227 600	1891	191 000
1897	159 450	1890	209 670
1896	201 290		

Aus der Tabelle ergibt sich, dass der Tonnengehalt der Neubauten im ersten Halbjahr 1902 den bisher grössten des Vorjahres um nicht weniger als 13 000 t übertroffen hat.

Es ist nicht wahrscheinlich, dass das Ergebnis der zweiten Jahreshälfte sich ebenso gestalten wird, doch dürfte es nur wenig ungünstiger sein, als in der gleichen Zeit des Jahres 1901; dies ist sehr bemerkenswert, wenn man die trüben Aussichten zu Beginn des Jahres und den andauernden Preisdruck in dem Seefrachtverkehr berücksichtigt.

Eine Übersicht über Aufträge und Leistung des schottischen Schiffbaus während der einzelnen Monate des ersten Halbjahres 1902 bieten folgende Zahlen:

	Aufträge t R.	Stapelläufe t R.
Unvollendete am 1. Januar	400 000	
Januar	20 000	22 800
Februar	33 500	47 000
März	16 000	36 000
April	66 000	46 600
Mai	20 000	59 200
Juni	35 000	47 900
Summe	590 500	259 500

Noch zu bauen blieben am 1. Juli demnach 331 000 t R. Hiernach verblieben zu Anfang des zweiten Halbjahres rund 70 000 t R. weniger zu bauen als zu Beginn des Jahres. Eine starke Anregung, neue Bestellungen zu machen, entspringt gegenwärtig aus dem Umstande, dass erstklassige Stahldampfer jetzt etwa um 35 pCt. billiger gebaut werden können, als zu Beginn des letzten Jahres.

Der Tonnengehalt der auf englischen Werften im ganzen ersten Halbjahr 1902 vom Stapel gelassenen 125 Schiffe wird auf 354 000 t R. geschätzt. Im ganzen vereinigten Königreich stellte sich die Leistung des Schiffbaues für Januar bis Juni 1902 auf etwa 668 000 t R. gegen etwa 700 000 t R. in der gleichen Zeit des Vorjahres.

Zu der Kollision „S 42“ — „Firsby“.

Mit diesem hier im Juni und Juli eingehend erörterten Thema beschäftigt sich das »Cuxhavener Tageblatt«, indem es zunächst an den Spruch des hamburgischen Seeamts erinnert, um dann mitzuteilen:

Wie wir nun aus sicherer Quelle erfahren und telegraphisch schon kurz gemeldet haben, hat die Reederei des Dampfers »Firsby« auch die Berechtigung dieses Spruches anerkannt und infolgedessen dem Reichsmarineamt 100 000 ℳ als Entschädigung ausbezahlt, was jedenfalls nicht geschehen wäre, wenn sie das Verschulden ihres Kapitäns nicht zugegeben hätte.

Wenn man die Zeugenaussagen der Leute des Torpedoboots und des »Firsby« ruhig angehört, später gelesen und zusammen verglichen hat, so kommt man unwillkürlich, man mag wollen oder nicht, zu derselben Ansicht, wie das Seeamt. Es wurde schriftlich und mündlich behauptet, dass der »Firsby« nach dem Ausholen des Lotsen Hölck gleich wieder an die Leitfeuer — festes hohes Feuer Ostende-Groden und Blinkfeuer von Neufeld — eingebogen sei; da aber nach den Aussagen des Lootsen Hölck und des Steuermanns Haack vom Ausholedampfer »Alte Liebe« der »Firsby« zur Zeit des Ausholens des Lotsen westlich der Leitfeuerlinie gewesen ist, so ist derselbe auch garnicht wieder in die Leitfeuerlinie hineingekommen, viel weniger östlich davon gewesen, was hier bewiesen werden soll.

Nach seiner Aussage vor dem Seeamt hat Kapitän Tyrer, wie der Lotse von Bord gewesen ist, auf das IV. Feuerschiff ohne Kursangabe zusteuern lassen und dasselbe noch ein wenig an seiner Steuerbordseite gehalten. Wenn man die Ausholestelle des Lotsen vom »Firsby« eben westlich der Leitfeuer-

linie querab vor dem Fischerhafen in der Karte festlegt, so war der Kurs, welchen der »Firsby« steuerte, NzW ½ W; da es nun halbe Flut war und der Flutstrom, wie in der Seeamtsverhandlung festgestellt wurde, zu der Zeit noch S ½ W-Richtung in Stärke von 2¼ Sm. lief, so muss sich jeder Fachmann sagen, dass es dem »Firsby« mit dem von ihm gesteuerten Kurs und dem Flutstrom, den er 2 Strich auf seinen Steuerbordbug hatte, vollständig unmöglich war, damit in die Leitfeuerlinie zu kommen, sondern er muss westlich der letzteren weiter elbab gesteuert haben. Es sind hiernach die Zeugenaussagen des Oberbootsmannsmaaten Soffner und der Mannschaft von dem Torpedoboot richtig, dass sie an ihrer Steuerbordseite das Top- und das grüne Licht des »Firsby« gesehen haben, da das Torpedoboot in der Leitfeuerlinie elbauf gefahren ist, können die Zeugen auch nichts anderes, als das grüne Licht gesehen haben; mithin hat der »Firsby« wohl erst Backbord- und Hartbackbordruder gegeben, als er die Lichter des Torpedoboots gesichtet hat, wahrscheinlich sehr spät; dies ist auch der kurze Augenblick gewesen, in dem man vom Torpedoboot aus das grüne Licht des Gegendampfers plötzlich verschwinden und mit einemmale das rote Licht sah; es ist auch hiermit die richtige Aussage der Zeugen vom Torpedoboot begründet.

Als der »Firsby« Backbordruder gegeben hatte, hat er das grüne Licht des Torpedoboots an seiner Backbordseite gesehen, nicht früher. Er konnte es garnicht früher sehen. Er hat aber mit dieser Ruderlage sich direkt vor den Bug des Torpedoboots gelegt, sodass die Kollision nicht mehr vermieden werden konnte, weil das Torpedoboot mit seinen 20 Sm Fahrt über den Grund dem »Firsby« schon zu nahe war. Dies ist der einzige Punkt, mit dem Kapitän Tyrer etwas entschuldigt werden kann, weil er nicht gewusst hat, dass der Gegendampfer ein so rasches Boot war, das 20 Sm über den Grund machte; wäre es ein gewöhnlicher Dampfer gewesen, der nicht mehr Fahrt machte als »Firsby«, so wäre er möglicherweise vorübergekommen. Diese Entschuldigung reicht aber bei weitem nicht aus, denn er ist immer an der verkehrten Seite des Fahrwassers und westlich der Leitfeuerlinie elbab gefahren, es muss ihn auch deshalb schon die Schuld treffen.

Es ist durch die Zeugenaussagen vor dem Seeamt erwiesen, dass der Lotse Hölck um 12 Uhr 10 Min. quer vor dem Fischerhafen eben westlich der Leitfeuerlinie aus dem »Firsby« ausgeholt worden ist, und dass die Kollision der Schiffe um 12 Uhr 25 Min. stattgefunden hat; mithin ist der Zeitunterschied vom Ausholen des Lotsen bis zur Kollision 15 Minuten; von diesen 15 Minuten rechne man 2 Minuten ab, was gewiss nicht zu viel ist, da der »Firsby« doch die Maschine beim Ausholen des Lotsen gestoppt hat und das Schiff ausser Fahrt war und deshalb nicht sofort wieder volle Fahrt machen konnte; es bleiben also 13 Minuten Rest; in diesen 13 Minuten will der »Firsby«, wie bei der Seeamtsverhandlung angegeben ist, 6¼ Sm über den Grund gemacht haben, tatsächlich hat er nur 2700 m über den Grund machen können, also nur 200 m über die Stelle hinaus elbabwärts, wo das Torpedoboot im Grund liegt; dies beweist auch, dass die Schiffe sich viel näher gewesen sind, wie angenommen wurde, da dem Torpedoboot diese 2 Minuten mit voller Fahrt zu gute kommen, wodurch es dem »Firsby« ganz bedeutend näher gekommen ist. Das Torpedoboot, welches achterlicher als mittschiffs getroffen worden ist, ist mit dem Achterteil sofort und rasch gesunken, da doch die Mannschaft, ihrer Aussage nach, die Korkjacken, welche achtern an den Stangen der Reeling hingen, nicht mehr bekommen konnten, weil dieselben schon unter Wasser waren. Dass das Torpedoboot noch zehn Minuten getrieben haben soll, ist wohl überschätzt; in einer solchen Situation sind zehn Minuten eine lange Zeit; es wären sonst auch wohl in dieser Zeit der Kommandant und die anderen drei Leute gerettet worden. Unserer Meinung nach ist das Torpedoboot mit dem Achterteil sofort auf Grund gesunken: der Vorderteil ist noch einige Minuten über Wasser geblieben; der Flutstrom, welcher zur Zeit nach S₂W und SzW in 2¼ Sm Stärke lief, hat den Vorderteil nach S₂W-Richtung stromrecht gedreht, der Flutstrom fiel dann recht auf das Deck und so ist das Torpedoboot mit dem Achterteil eben auf Grund ca. 200 m nach der jetzigen Grundlage desselben (180 m westlich der Leitfeuerlinie) durch den Strom getrieben worden, bis dasselbe vollständig gesunken ist.

Wir können den »Firsby« als alleinigen Schuldträger an der Kollision hinstellen, weil er erstens wahrscheinlich die Lichter des Torpedoboots gesichtet hat und zweitens ziemlich westlich der Leitfeuerlinie elbab gefahren ist. Die Reederei des »Firsby« hätte sicher auch nicht die oben angegebene Summe gezahlt, wenn sie unschuldig wäre oder es zu sein glaubte.«

Schiffbau.

Bauaufträge.

Die Firma Förnyade Anfartygs Aktiebolaget Svenska Lloyd in Gothenburg beauftragte die Schiffswerft Schömer & Jensen in Tönning mit dem Neubau eines Fracht- und Passagierdampfers für den Dienst zwischen Gothenburg und dem Mittelmeer. Das Schiff erhält folgende Hauptdimensionen: 239′ 4″ × 35′ × 17′ 9″ und wird mit einer Maschine von 850 indizierten Pferdekräften versehen, sowie mit 2 Kesseln von 300 qm Heizfläche und 12,5 Atm. Überdruck, womit dasselbe eine Geschwindigkeit von mindestens 10 Knoten erreichen soll. Das Schiff wird nach den Regeln des engl. Lloyd gebaut.

* * *

Stapelläufe.

Auf der englischen Werft von Craig, Taylor & Co. in Stockton on Tyne lief Mitte Oktober ein für Rechnung der Hamburger Reederei A. C. de Freitas & Co. neuerbauter, 1800 t N.-R. grosser Frachtdampfer vom Stapel. Der neue Dampfer erhielt in der Taufe den Namen »**Achaia**«.

* * *

Auf der Kieler Schiffswerft von Günther & Götze lief am 15. Oktober der zweite für Rechnung der Kieler Zollbehörde erbaute grosse Zollkreuzer glücklich vom Stapel. Derselbe erhielt in der Taufe den Namen »**Laboe**«.

* * *

Der auf der Werft von Rickmers Reismühlen, Reederei und Schiffbau A.-G. in Geesthacht dieser Tage vom Stapel gelaufene Dampfer »**Maria Rickmers**« ist nach den Vorschriften des Germanischen Lloyd, für dessen höchste Klasse + 100 A 4 L aus Siemens-Martin Stahl erbaut. Seine Dimensionen sind folgende: 252′ × 37′ 2″ × 22′. Bei einem Tiefgange von 18′ besitzt das Schiff eine Tragfähigkeit von reichlich 2500 t incl. Bunker. Die Tripleexpansionsmaschine von 900 Pferdekräften wird von der Altona-Ottenser Maschinenfabrik geliefert, die beiden einendigen Kessel von je 150 qm Heizfläche stammen aus dem Ottensener Eisenwerk. Das Schiff selbst ist für die chinesische Küstenfahrt bestimmt und dementsprechend eingerichtet. Zwei Schwesterschiffe stehen auf zwei anderen Helgen der Werft. Sie sind im Bau schon ziemlich weit vorgeschritten. Auf dem durch den Stapellauf freigewordenen Helgen soll sofort mit dem Bau eines 6000 t grossen Dampfers begonnen werden.

* * *

Probefahrten.

Der auf der Werft von H. Brandenburg, Hamburg, für die Hafendampfschiffahrt A.-G. neuerbaute Dampfer »**Jollenführer Nr. V**« hat seine Probefahrt gemacht. Das Schiff ist

mit einer vollständig neuen Art von Rettungsvorrichtungen ausgerüstet worden. Die Sitzbänke sind mit Kork gefüllte, luftdicht verschlossene Kasten, die je 50 Personen über Wasser halten können. Rund um die Kasten herum sind Schnürleinen gezogen, die als Handgriffe dienen sollen. Bei einer Katastrophe, die das Sinken des Schiffes zur Folge haben sollte, können die Passagiere diese Sitzbänke über Bord werfen, oder abwarten, bis die Kasten beim Sinken des Dampfers von selbst ins Schwimmen kommen und dann als Rettungsapparate dienen.

Vermischtes.

Kapitän **C. M. D. Jörgensen** ist am 15. Oktober im fast vollendeten 66. Lebensjahre gestorben. Der Verstorbene hat in früheren Jahren als Offizier und Kapitän für die Rob. M. Sloman'sche Reederei gefahren, wurde vor ca. 27 Jahren zum Inspektor der genannten Reederei ernannt und am 1. Jan. ds. Js. pensioniert. Kapitän Jörgensen hat sich durch treue Pflichterfüllung das volle Vertrauen seiner Prinzipale erworben und seine persönliche Liebenswürdigkeit sichert ihm bei seinen Freunden ein gutes Andenken.

Verstauung spezifisch schwerer Ladungen. Der preussische Minister für Handel und Gewerbe hat den Regierungspräsidenten der Seeschiffahrtsbezirke am 9. d. Mts. folgende Verfügung zugestellt:

In der seeamtlichen Untersuchungssache betreffend den Untergang des Dampfschooners »Rosina«, ist festgestellt worden, dass das zu 181,76 t Br.-R. und 137,80 t N.-R. vermessene Schiff, das mit 123 Granitblöcken im Gewicht von 241 t, mit 8 bis 10 t Bunkerkohlen, mehrere t Kohlen im Vorderraume, sowie mit einigen t Frischwasser und Stauholz verladen war, am 29. Juli 1902 auf der Fahrt von Saud nach Sunderland wegen stürmischen Wetters leck gesprungen und gesunken sei. Der Spruch des Seeamts enthält beachtenswerte Ausführungen über die Verstauung schwerer Ladungen. Wie im Spruch angegeben wird, zeigte sich das Schiff als wenig widerstandsfähig gegen den Sturm, indem es sich auch mit der kleinsten Segelfläche so sehr auf die Seite legte, dass alle Segel weggenommen werden musste, das Schiff also, das mit seiner kleinen Maschine nicht gegen Wind und Wellen ankämpfen konnte, fast manövrierunfähig war. Dieses Verhalten des Schiffes während des Sturmes, sowie später das Leckspringen des Schiffes hange aber nicht nur mit dem Gewichte der Ladung, sondern auch damit zusammen, dass dieses Gewicht nicht zweckmässig im Schiffe verteilt gewesen sei. Spezifisch schwere Ladungen, wie Steine, Erze, Salpeter usw. seien im Allgemeinen gefährlicher zu stauende Ladungen als Stückgüter und leichte homogene Ladungen und dies habe seinen Grund darin, dass es besonders bei Steinen mit grossen Umständen verknüpft sei, sie gehörig gegen Verschiebungen abzustützen und dass es mit grösster Vorsicht überlegt werden müsse, wie die Ladung längsschiffs und der Höhe nach zu verteilen sei. Andererseits biete aber gerade der Umstand, dass solche Ladungen wenig Raum einnehmen, dem Stauer die Möglichkeit, die Ladung passender zu verteilen als andere Ladungen, er habe es in der Hand, das Schiff steif oder bequem zu trimmen. Es hätte im vorliegenden Falle zur Verminderung des heftigen Schlingerns die Steinladung sehr hoch gebracht und um das Stampfen möglichst zu mindern, sowie um die geringste Inanspruchnahme der Längsverbände zu erreichen, die Ladung längsschiffs annähernd dem jeweiligen Auftrieb des Schiffes an der betreffenden Stelle angemessen verteilt werden müssen. Die »Rosina« sei in der Weise beladen worden, dass die 123 Steine in der Mitte des Schiffs stufenförmig aufgestapelt lagen; die Ladung habe vorn bis zum Fockmaste, hinten bis etwa 8' vom Maschinenschott und die oberste Reihe der Steine etwa 1/2 m unter der Luke gelegen. Bei dieser Art der Verstauung der Ladung wäre der Schwerpunkt bedeutend zu tief gelegt und habe es an der richtigen Verteilung des Gewichts längsschiff gefehlt. Es kann nur dringend empfohlen werden, die Art der Plazierung schwerer Ladungen im Schiff aufmerksame Beachtung zu schenken. Ein Schiff könne ohne Gefahr mehr Ladung einnehmen, wenn die richtige Lage der Ladung eingehalten würde, es werde aber auch der Wert eines obligatorischen Freibords illusorisch, wenn nicht gleichzeitig die Stabilität des Schiffes kontrolliert würde.

Die Entscheidung über den **Bau eines Handelshafens in der Wiker Bucht,** welche für die Stadt Kiel eine Lebensfrage ist, scheint jetzt unmittelbar bevorzustehen. Mitglieder des Reichsmarineamts und Kommissare der Ministerien des Handels, des Innern und der öffentlichen Arbeiten waren am 18. Okt. in Kiel anwesend, um zunächst an Bord des Avisos »Greif« die Örtlichkeiten zu besichtigen, welche für die von der Stadt Kiel in der Wiker Bucht geplanten Hafenanlagen in Betracht kommen. Daran schloss sich später eine vertrauliche Besprechung der Ministerialkommissare mit den Vertretern der Stadt unter dem Vorsitze des Oberpräsidenten v. Wilmowski, an der aber Mitglieder des Reichsmarineamts nicht teilgenommen haben. Da die Besprechung einen streng vertraulichen Charakter trug, ist über das Ergebnis nichts bekannt geworden; es darf aber wohl mit Sicherheit angenommen werden, dass die königl. Staatsregierung für das Lebensinteresse der Stadt Kiel, welches mit den allgemeinen Verkehrsinteressen zusammenfällt, eintreten und dementsprechend die preussische Stimme im Bundesrate instruieren wird. Die Angelegenheit ist jetzt bereits volle zwei Jahre in der Schwebe.

Der Bericht der amerikanischen Marinekommission über die passende Verwendung **flüssiger Feuerung** für Torpedoboote, Transportdampfer usw., die dort fahren, wo der Ölvorrat reichlich ist, bringt uns der allgemeinen Verwendung von flüssiger Feuerung auf **Handelsdampfern** einen Schritt näher. Damit auch Schiffe der Handelsmarine sich dieser Feuerung bedienen können, ist es absolut notwendig, dass Ölniederlagen in allen grösseren Handelshäfen errichtet werden. Die Shell Transport Co. hat bereits viel zur Verwirklichung dieser Idee beigetragen und es sind in einigen 40 englischen, europäischen und östlichen Häfen bereits Niederlagen errichtet oder projektiert. Etwa 100 Handelsdampfer gebrauchen jetzt Ölfeuerung, mehr als die Hälfte davon setzt sich aus russischen Dampfern und den Tankdampfern der Shell Co. zusammen. Der Norddeutsche Lloyd hat zwei und die Hamburg-Amerika Linie vier Dampfer mit Ölfeuerung. Das Öl, das zu diesem Zweck benutzt wird, ist schwer und besitzt einen hohen Entflammungspunkt. Lloyds Register verlangte vor einiger Zeit einen Entflammungspunkt von 200° F., der aber seitdem auf 150° F. reduziert ist, während die deutschen Behörden als sicheren Entflammungspunkt 150° F. angenommen haben. Wenn der Entflammungspunkt der Sicherheit wegen zu hoch genommen wird, so wird das Öl so dick und zäh, dass die Zerstäubung desselben, um auf den Kesselfeuern brennen zu können, zu kostspielig wird. Auch ist es wünschenswert, dass die Feuer für Öl- und Kohlenfeuerung eingerichtet werden, je nachdem das eine oder das andere Brennmaterial leichter zu haben ist. In der Konstruktion derartiger Feuerungen ist auch schon ein erheblicher Fortschritt gemacht worden.

Eine internationale Seemannskonferenz wird in der zweiten Hälfte des November in London stattfinden. Dieser Beschluss wurde auf dem im Juli ds. Js. in Stockholm abgehaltenen internationalen Transportarbeiterkongress gefasst. Nach dem »Seemann«, der sich über die Aufgaben der in Aussicht ge-

nommenen Konferenz in eingehender Weise auslässt, stehen auf der Tagesordnung folgende Fragen zur Beantwortung:

1) Wie fördern wir die Agitation und durch diese die Organisation der seemännischen Arbeiter aller Chargen und aller Länder?

2) Wie fördern wir den Schutz für Leben und Gesundheit der seemännischen Arbeiter aller Länder, sei es durch eigene Kraft, sei es durch die parlamentarische, gesetzgeberische Aktion?

3) Welche Stellung nehmen die seemännischen Arbeiter aller Länder zu den Trust- und Kartellbildungen im internationalen Schiffahrtsverkehr ein?

Germanischer Lloyd. Nach den Listen des Germanischen Lloyd sind in der Zeit vom 1.—30. Septbr. 1902 und 1901 folgende Seeschäden gemeldet worden:

	Dampfer 1902	Segler 1902	Dampfer 1901	Segler 1901
Totalverluste . . .	17	57	16	54
Beschädigungen . .	343	156	328	183

Nach Flaggen geordnet gingen im Septbr. 1902 folgende Schiffe verloren:

Flaggen	Dampfer	Segler	Flaggen	Dampfer	Segler
amerikanische	—	4	japanische	—	1
belgische	1	—	italienische	—	5
britische	9	14	norwegische	1	10
deutsche	2	9	russische	—	3
französische	1	5	schwedische	—	5
griechische	2	1	spanische	1	—
			zusammen	17	57

Kleine Mitteilungen.

Dem Navigationschul-Direktor **Wendtlandt** in Altona ist die erbetene Entlassung aus dem Amt mit Pension unter Verleihung des Kronen-Ordens dritter Klasse erteilt. Dem Navigationsschullehrer Joachim Friedrich Christoph **Prahm** ist vom 1. November d. Js. ab die etatsmässige Stelle des Navigationsschul-Direktors für die Provinz Schleswig-Holstein mit dem Wohnsitz in Altona übertragen worden.

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein Hamburg.

Sitzung vom 20. Oktober. Nach Erledigung der Eingänge wird Herr Oskar Dahlström als Mitglied aufgenommen. Zur Tagesordnung »Auslegung eines Feuerschiffs bei Langeoog« wird die Bedeutung eines Feuerschiffes, das zugleich als Lotsenstation aufzufassen wäre, bei unsichtigem Wetter wohl erkannt, von einem Beschluss jedoch vorläufig abgesehen, da vom Cuxhavener Staatslotsenverein, auf dessen Veranlassung die Sache zur Sprache gebracht ist, erst nähere Angaben eingeholt werden sollen. — Die zur Sichtung der Fragebogen betr. die Wahrnehmbarkeit von Schallsignalen eingesetzte Kommission erstattete Bericht und stellte fest, dass nach Ansicht der aktiven Seeleute die Richtung von Nebelsignalen bei ruhigem Wetter auf $1^1/_2$ bis $1^3/_4$ Strich abgeschätzt zu werden vermag. Die Kommission ist der Ansicht, dass das Ergebnis der Rundfrage als Grundlage für eine Diskussion der Leitlänserschen Vorschläge dienen kann. — Nächste Sitzung am 27. Oktober.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 22. Oktober. Unter Vorsitz von Herrn Kapt. Bendix wurde das recht umfangreiche Protokoll der letzten Sitzung verlesen und im Anschlusse daran von Herrn Kapt. Leithäuser der folgende Antrag gestellt:

»Vom IV. Feuerschiff, event. von der Kugelbake bis zur Quarantänestation oberhalb von Cuxhaven haben alle Schiffe langsam zu fahren.«

Darauf wird das Andenken des durch einen Unglücksfall in Curaçao verstorbenen Mitgliede Kapt. Falck, D. »Valesia«, in üblicher Weise geehrt. Dem Museum des Vereins wurde von Herrn Kapt. Diedrichsen ein altes Schiffsmodell »Ricardo« als Geschenk überwiesen. Nach Erledigung der Eingänge gelangte zur Verlesung die Eingabe des Verbandes an die Fraktion des Reichstages betr. Aufstellung eines besonderen Etats für Bewilligung von Mitteln, die nötig sind für Einrichtungen zur Sicherheit der Schiffahrt in den deutschen Küstengewässern. Weiter wurde verlesen aus der »Hansa« No. 27. Ein Schreiben des Vereins Cuxhavener Staatslotsen an den Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine betr. Auslegung eines Feuerschiffes bei Langeoog. Diesem Gegenstand wurde eine kurze Besprechung gewidmet und darauf derselbe als I. Punkt auf die Tages-Ordnung der nächsten Sitzung gestellt. Zur Beantwortung für nächste Sitzung wird von Hrn. Kapt. Jolles folgende Frage gestellt:

»Wenn auf einem Segelschiffe Wache um Wache (deutsches Wachsystem) gegangen wird, ist dann der das Journal führende Steuermann berechtigt, zur Ausübung dieser Funktion besondere Zeit auf seiner Wache in Anspruch zu nehmen?«

Das Stiftungsfest wird am 22. Novbr. stattfinden. — Nächste Sitzung am 29. Oktober. Tages-Ordnung: 1) Feuerschiff auf Langeoog; 2) Antrag Leithäuser; 3) Antrag Jolles.

Büchersaal.

Geschichte der deutschen Marine von **P. Koch**, Geheimer Admiralitätsrat. Für den Nachwuchs des Seeoffizierkorps geschildert. Mit 14 Tafeln und 3 Textskizzen. **E. S. Mittler & Sohn,** Königl. Hofbuchhandlung, Berlin. Preis Mk. 3,—, geb. Mk. 4,—.

Unter der durch die Flottengesetze geschaffenen Anregung hat die in Deutschland bis dahin nur spärlich gepflegte Marinelitteratur einen kräftigen Aufschwung genommen. Die vor fünf Jahren noch fast unbekannte äussere Geschichte unserer Flotte ist jetzt das Gemeingut Aller. Auch die Entwickelungsgeschichte hat bereits ihre Darsteller gefunden. Beides, sowohl die innere Entwickelung wie die äussere Geschichte, enthält in der Form eines knappen Grundrisses die vorliegende Schrift. Das kleine mit 14 Bildertafeln geschmückte Werk zeigt, mit welch geringen Mitteln man sich hat begnügen und wie hart nach innen und nach aussen man hat ringen müssen, bis jetzt endlich fest und gesichert die Aussicht eröffnet ist, eine Flotte zu schaffen, welche Deutschlands gewaltig gesteigerten Seeinteressen in Krieg und Frieden gerecht zu werden vermag. Wenn es bisher unserer Marine auch nicht beschieden war, bestimmend in den Gang der Weltgeschichte einzugreifen, so berechtigen ihre Entwickelung und ihre Geschichte zu dem Vertrauen — das lehrt das Koch'sche Werk aufs Neue — dass sie, wenn noch ernstere Prüfungen an sie herantreten, voll und ganz ihren Posten ausfüllen wird. Eine übersichtliche Geschichtstafel der deutschen Marine beschliesst das lehrreiche und bei aller Kürze durch grosse Anschaulichkeit und Wärme der Darstellung sich auszeichnende Buch.

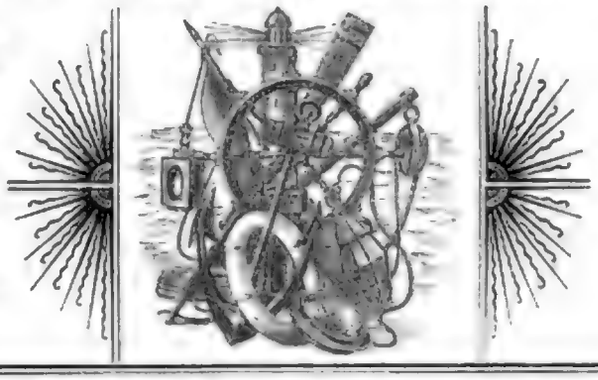
Die deutsche Seemannsmission hat für 1903 ihren **Seemannskalender** herausgegeben; eine Schrift, die hält, was sie in der Einleitung verspricht. Neben unterhaltender Lektüre enthält der Kalender in recht geschickter Gruppierung eine grosse Anzahl tatsächlicher Angaben über die Seeschiffahrt und ihr Wesen, die dem Seemann willkommen sein werden. Auch die neue Seemannsordnung wird besprochen und zwar in einer Weise, die wohltuend von den Kritiken abweicht, die in letzter Zeit vom Standpunkt der Seeleute niederer Chargen von berufenen und unberufenen Federn vom Stapel gelassen sind.

Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer
zu Hamburg.
(Geschäftsführender Verein, Steinhöft 1.)

Seeschiffer-Verein „Weser"
in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin"
in Stettin.



Schiffer-Gesellschaft
in Lübeck.

Verein
Flensburger Seeschiffer
in Flensburg.

Seeschiffer-Verein
in Danzig.

Entziehung der Befugnis zur Ausübung des Lotsengewerbes.

Wie man aus No. 41 der „Hansa" ersehen kann, beantragt der Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine zum § 26 des Gesetzes betr. die Untersuchung von Seeunfällen den folgenden Zusatz:

„Einem Lotsen kann sowohl die Befugnis zur Ausübung des Gewerbes, wie auch die Befugnis zur Ausübung des Schiffer- bezw. Steuermannsgewerbes entzogen werden." (D. h. abseiten des Seeamts,)

Ich habe dieses mit grossem Befremden gelesen und ich sage mir auch jetzt noch: Was gehen dich Seeschiffer-Vereine und Lotsen an! Ich setze ein Ausrufungszeichen hier, was du genau bemerken kannst, kein Fragezeichen! Wenn du dich zum Reformieren berufen fühlst, dann tue es für dich, aber nicht auf Kosten Anderer.

Die deutschen Lotsen sind durch die neuerliche Rechtsprechung, laut welcher das zufällig in ihrem Besitz befindliche Schiffer- oder Steuermannspatent ihnen entzogen werden kann, obschon sie kraft dessen keinerlei Funktionen ausübten, dasselbe vielmehr zu Hause vielleicht neben Ehrendiplomen von Hühnerzucht- oder Keglervereinen einen ruhigen Schlaf hielt, schon arg genug unter die Jurisdiktion des Seeamts geraten, und tut es absolut nicht nötig, dass ihnen durch solche Anträge eine Animosität, wie die vorliegende, bewiesen wird. Auch die Kameradschaftlichkeit einem Bruderstamm gegenüber kommt schlecht dabei auf ihre Rechnung. Der Antrag wird motiviert mit dem Interesse der Sicherheit der Schiffahrt. Das ist eine ganz vage Begründung, die auf eine Redensart hinausläuft. Im Interesse der Sicherheit der Schiffahrt ist vieles; im Interesse der Sicherheit der Schiffahrt ist es auch, wenn ein Kapitän in engen Revieren neben dem Lotsen ständig auf der Brücke bleibt. Was würden die Seeschiffer-Vereine nun wohl sagen, wenn die Lotsen sich erlaubten, einen dahingehenden Antrag einzubringen? Es wäre mit demselben Mass gemessen.

Die Antragsteller scheinen sich nicht einmal die Mühe genommen zu haben, festzustellen, dass einem unfähigen oder unwürdigen Lotsen schon jetzt die Berechtigung zur Ausübung seines Gewerbes recht wohl entzogen werden kann und zwar durch Behörden, die geradeso kompetent sind, wie ein Seeamt!

Hoffen wir, dass das Schicksal der ganzen Eingabe nicht unter solchen Entgleisungen zu leiden haben wird.

Ein Freund von Beiden

J. Gahde.

Was auch über den Antrag, seine Zweckmässigkeit und seine Eigenschaften gesagt werden mag -- und auf dem Verbandstage wurde genug darüber gesprochen — der Ton, den Herr Gahde zum Schluss seiner Ausführungen anschlägt, ist ungerechtfertigt. Um zu zeigen, in welcher Beleuchtung der von Herrn Kapt. Leithäuser gestellte Antrag vor seiner Annahme stand, soll die Stellungnahme wiedergegeben werden, die ein Mitglied während der Diskussion einnahm. Es heisst dort, nachdem die Kompetenz der Behörden zur Entziehung des Gewerbescheins klargestellt war, u. a.: „Ganz abgesehen davon, dass eine derartige Massregel ein Eingriff in die Rechte seiner (nämlich des Lotsen) vorgesetzten Behörde sein würde, — halte ich den Antrag auch aus wirtschaftlichen Gründen für ganz unannehmbar und bitte Sie, meine Herren, ihn pure abzulehnen." Wenn der Antrag trotz dieser Mahnung doch vom Verbande (gegen die Stimmen des Hamburger Vereins) angenommen wurde, dann ist doch wohl anzunehmen, dass die Antragsteller die Tragweite ihres Vorschlages erkannt hatten. Die Bezeichnung „Entgleisung" für den Antrag ist ebenso deplaciert, wie die Befürchtung unnötig ist, dass durch den Antrag die ganze Eingabe leiden könne. Der Verband war vielmehr verpflichtet in seiner Eingabe an das Reichsamt des Innern, neben allen Abänderungsvorschlägen auch den beregten Antrag — Leithäuser anzuführen. *(Der Vorsitzende des geschäftsführenden Vereins.)*

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.

Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1902. No. 44. Hamburg, den 1. November. XXXIX. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Schallsignale im Nebel. — Die Mercator'sche Funktion in der terrestrischen Nautik. (Schluss). — Der Untergang des »Ehrenfels«. — Flaschenposten der Seewarte im Nordatlantischen Ozean. — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mitteilungen. - Vereinsnachrichten. — Kaiser Wilhelm-Kanal. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Auf dem Ausguck.

Die bei uns vor einigen Jahren auf die Revision der **Prüfungsvorschriften für Seeschiffer** und **Seesteuerleute** gerichteten Bestrebungen waren weniger von der Absicht getragen, das Bildungsniveau der Schüler zu erhöhen, als vielmehr die an den Prüfling zu stellenden Anforderungen in Einklang mit den Erfahrungen der Praxis und hauptsächlich mit den auf technischem Gebiet erzielten Errungenschaften zu bringen. Das Bestreben, die Prüfungen zu erschweren, wie z. B. der Antrag, die deutsche Sprache zur Hauptaufgabe zu machen, scheiterten an dem Widerstand, der ihnen sowohl von Reedern wie von den meisten Navigationslehrern entgegengebracht wurde. Während also bei uns das Bestreben vorherrscht, in den Navigationsschulen den Kapitän und Schiffsoffizier nur für die Ausübung seiner Berufspflichten vorzubereiten, stellt die Regierung unseres Nachbarstaates Österreich ganz bedeutend höhere Anforderungen an die Führer und Offiziere ihrer Handelsschiffe. Schon nach dem Erlass aus dem Jahre 1896 gewährleistete der fünfjährige Unterricht dem Schüler nebst einer tüchtigen, allerdings vornehmlich theoretischen Fachausbildung, eine Bildung, welche der der Realschulabsolventen gleichkommt. Die im März 1902 erlassene »Vorschrift betr. den Nachweis der Befähigung zur Erlangung der seemännischen Eigenschaften in der Handels-Marine« geht insofern noch einen Schritt weiter, als nach ihr nur solche Schüler zur Ablegung der Prüfung zugelassen werden, die im Besitz des Schlussprüfungs-Zeugnisses einer nautischen Schule sind. Das Erbringen dieses Zeugnisses, das das Bestehen einer recht schwierigen Prüfung voraussetzt, ändert den Charakter der Fachprüfungen vollständig. Während früher auch jungen Leuten mit geringen Vorkenntnissen nach langer Vorbereitungszeit das Bestehen des Examens ermöglicht wurde und während in jenen Prüfungen neben der praktischen Verwendbarkeit des Prüflings hauptsächlich sein Bildungsgrad festgestellt wurde, ist dieser Nachweis durch das Schlussprüfungszeugnis einer nautischen Schule so unzweifelhaft ersetzt, dass nunmehr in der Fachprüfung lediglich der Nachweis vom Vorhandensein nautischer Kenntnisse erbracht zu werden braucht. Diese Prüfung, zu der sich nur gleichartig und gleich gut vorbereitete Kandidaten stellen, kann und wird auf weiterer, allgemeinerer Grundlage abgehalten werden als bisher. Wir müssen uns des beschränkten Raumes wegen ein näheres Eingehen auf die Prüfungs-Vorschriften versagen. Wem an der Kenntnis von Einzelheiten gelegen ist, dem empfehlen wir die Lektüre einer Abhandlung, die Herr Professor Vital in den Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens veröffentlicht hat. Dort wird er auch mit Genugtuung lesen, dass die österreichische Regierung erheblichen Wert auf eine praktische Ausbildung auf Segelschiffen legt. Diese Vorliebe geht sogar soweit, dass sie mit bezug auf die Ausbildung einen strengen Unterschied zwischen Dampfer- und Segler-Boots-

leuten macht. Bemerkenswert ist noch der Passus, wonach nur Österreicher berechtigt sind (und unter gewissen Umständen auch Ungarn) als Führer und Offiziere auf österreichischen Handelsschiffen Dienste zu leisten.

* * *

Über die **Hafenverhältnisse in London** ist hier schon wiederholt gesprochen worden. Zuletzt hatte Herr Douglas Owen das Wort. In einer längeren Abhandlung wies er auf die Unhaltbarkeit des gegenwärtigen Zustandes hin und machte der vom Parlament eingesetzten »Royal Commission« Vorschläge, die, wie man auch über sie denken mag, doch von praktischer Erfahrung und weitblickendem Sinn Zeugnis ablegten. Damals wie heute wird als Radikalmittel eine Vereinigung, eine Verschmelzung aller Dockpächter zu einem gemeinsamen Körper angesehen. Da aber aus verschiedenen Gründen, deren Erörterung in dieser Besprechung zu weit führen würde, eine Verständigung nicht erzielt worden ist, liegen die Verhältnisse infolge des ständig wachsenden Verkehrs heute schlimmer als früher. Nun ging vor einigen Wochen durch die englische Presse das Gerücht — und es hält sich noch immer aufrecht — dass Morgan beabsichtige, die Verwaltung des Londoner Hafens in die Hand zu nehmen. Anfänglich grosse Entrüstung, besonders bei guten Patrioten, denen der Schiffahrtstrust noch immer unverdaut im Magen liegt, dann Ungläubigkeit gepaart mit Gleichgültigkeit. Heute gibt es schon Blätter, die die Möglichkeit einer Morganschen Verwaltung in ruhige Erwägung ziehen und in der Erkenntnis, dass Geldmangel das Haupthindernis einer Verständigung unter den einzelnen Dockgesellschaften ist, Morgans Einmischung herbeiwünschen. Diese Ansicht wird vorläufig nur von einer Minderheit vertreten, während die grosse Mehrheit über die Beschaffung der Geldmittel zur Durchführung aller in Aussicht genommenen Reformen anderer Ansicht ist. Hafenbehörden, Handelskammer und Grafschaftsrat stimmen darin überein, dass das Geld auf dem Anleihewege durch Garantie und Verzinsung der Stadt London zu beschaffen sei, während die »Thames Conservancy« die Übertragung dieser Verpflichtung auf die Handelshäuser und Reedereien empfiehlt. Die Lösung dieses Zwiespalts und damit die Entscheidung über die Zukunft des Londoner Hafens wird das Parlament herbeizuführen haben; aber wie sie auch ausfallen mag, soviel ist gewiss, dass zu den umfangreichen finanziellen Leistungen, welche das staatliche Bedürfnis der Hauptstadt des Landes bereits aufgebürdet hat, noch eine Reihe weiterer Forderungen zur Deckung dieser unabweisbaren lokalen Aufgaben treten und die Londoner Handels- und Schiffahrtskreise in aussergewöhnlichem Masse in Anspruch nehmen wird. Ob die mit den geplanten Umwälzungen des Hafenwesens, die mit den Verkehrsreformen angestrebten Vorteile den geforderten Opfern entsprechen werden und vor Allem, ob es dadurch gelingen wird, das weitere Vordringen des amerikanischen Einflusses in die Verhältnisse der grössten britischen Seehandelsstadt abzuwenden, darüber wird möglicherweise die zu erwartende Behandlung der Frage im Parlament Aufklärung bringen.

* * *

Wieder melden sich in **England** Stimmen, die für die Einführung des **Dezimal-Systems** eintreten und dringend die Abschaffung der Pence, Gallonen und Unzen verlangen. Um ihrer Forderung, die sie im Interesse des Handels und Verkehrs stellen, erhöhten Nachdruck zu geben, weisen sie auf die seit vierzig Jahren unternommenen Bestrebungen zur Einführung des metrischen Systems hin. Schon im Jahre 1862 empfahl ein parlamentarischer Ausschuss das metrische System zur Benutzung in England. Zunächst müsse es in den Schulen gelehrt und dann im Privatleben eingeführt werden; auch in offiziellen statistischen Angaben dürften die neuen Bezeichnungen neben den alten nicht fehlen. Von diesem Vorschlag scheint wenig Notiz genommen zu sein, denn im Jahre 1895 wurde eine Kommission mit der Aufgabe betraut, zu prüfen, ob die Mass- und Gewichtseinheiten, wie sie auf dem europäischen Kontinent (Russland ausgenommen) eingeführt sind, den Vorzug vor der englischen Einteilung verdienen. In ihrem Bericht befürwortete die Kommission: Das metrische System möge sofort (1897) gutgeheissen werden und in zwei Jahren obligatorische Anwendung finden. Da wir aber in England heute ebenso wie immer nach Unzen und Gallonen rechnen, ist auch der im Jahre 1897 gemachte Vorschlag erfolglos geblieben. Neuerdings hat nun die Liverpooler Baumwoll-Vereinigung die Aufmerksamkeit dadurch auf sich gelenkt, dass sie unbekümmert um den Landesgebrauch ihre Geldrechnungen und -Abrechnungen nach dem Dezimal-System durchführt. Ein Unterfangen, das von solchen Engländern wohlwollend beurteilt worden ist, die nicht auf den Stockkonservatismus eingeschworen sind. Die englische Fachpresse unterstützt die modernen Bestrebungen.

* * *

Aus Hamburg wird uns geschrieben:

Nach § 3, Abs. 4 der **neuen Seemannsordnung** werden die ausser den Schiffsoffizieren in den einzelnen Dienstzweigen als Vorgesetzte geltenden Schiffsleute vom Kapitän bestimmt und sind der Schiffsmannschaft durch Aushang bekannt zu geben. Hierzu natürlich die Strafandrohung des § 114. Hippel gibt bei »einzelnen Dienstzweigen« auf S. 19 seiner Textausgabe usw. unter 13 folgende Erläute-

rung: »Also nur innerhalb der einzelnen Dienstzweige können derartige Vorgesetzte aus der Zahl der Schiffsleute bestellt werden z. B. der Oberheizer als Vorgesetzter der Heizer, nicht aber von Matrosen«. Das ist meines Erachtens eine schiefe Auffassung. Der Bootsmann, der Quartermaster, der wachhaltende Matrose sind mit einer gewissen Dienstgewalt als Aufsicht tätig, welche nicht verletzt werden darf. Der Begriff Dienstzweig muss hier örtlich aufgefasst werden. Begibt sich der Matrose in den Bereich der Maschine, so auch in den Dienstzweig des Oberheizers und ebenso der Heizer, der auf Deck unter der Dienstgewalt des aufsichtführenden Bootsmanns, Quartermasters usw. steht. Besondere Bedeutung hat dieser Absatz auch für die Backschaften, welche in der Küche unter der Dienstgewalt des Koches stehen. Ebenso ist der Quartermaster bei Land in seiner Eigenschaft als Pförtner zu schützen. Es dürfte sich empfehlen, in der »Hansa« diese Frage zu diskutieren. F.

Schallsignale im Nebel.

Der in den Nr. 41/42 der »Hansa« erschienene, sehr interessante Aufsatz von Herrn C. Schroedter über die Schallsignale im Nebel, aus dem ich ersehe, dass mein Vorschlag betreffs solcher Signale bereits 1889 von dem englischen Admiral Dent gemacht wurde, wovon ich bisher keine Kenntnis hatte, enthält zu meiner Freude eine sehr wohlwollende Kritik meines Vorschlags. Jedoch wünscht der Herr Verfasser, unter Beibehaltung meines Systems, eine Abänderung der Quadranten-Grenzen und eine Abkürzung der Signale um einen kurzen Ton.

Ich kann diesem Abänderungsvorschlag nicht zustimmen, weil ich glaube, dass dadurch die Einfachheit und leichte Verständlichkeit, die ich als Hauptvorzüge meiner Signale ansehe, unter der gewünschten Abänderung leiden würden. Für jeden Quadranten der Windrose (nach der üblichen Einteilung) ein Signal, das selbst durch die Zahl der kurzen Töne die Nummer des Quadranten (nach der bei den Seeleuten üblichen Reihenfolge, wenn diese auch nicht mit der in der Geometrie beim Kreise gebrauchten übereinstimmt) angibt, dies schien und scheint mir das Richtigste, weil es das Einfachste ist.

In der zur Begründung des Abänderungs-Vorschlages angestellten Betrachtung über die bei der Ansteuerung des englischen Kanals zu steuernden Kurse, (die mir inbezug auf die dabei erwähnten NW und SO-Kurse nicht ganz verständlich gewesen ist) finde ich keinen genügenden Grund zur Abänderung meines Vorschlages, im Gegenteil!

Der Herr Verfasser sagt selbst: »Die Kurse der nach und von den Ver. Staaten fahrenden Schiffe liegen bei der westlichen Einfahrt des englischen Kanals zwischen ONO und OSO, oder WNW und WSW.« Nach seinem Vorschlag würden aber alle diese Schiffe, wie die von Süden kommenden, östlicher wie NO steuernden, bei der Ein- oder Ausfahrt stets dieselben Nebelsignale machen, weil ihre Kurse in demselben (vorgeschlagenen) Quadranten NO—SO oder — ausgehend — SW—NW liegen. Im Kanal selbst wäre dieser Übelstand der gleichen Signale für die in einer gleichen Hauptrichtung durchfahrenden Dampfer beständig vorhanden*).

Nach meinem Vorschlag müssen die nördlicher wie Ost oder West steuernden Schiffe ein anderes Signal als die südlicher steuernden geben und wird hierdurch die Verschiedenheit der im Kanal zu hörenden Nebelsignale grösser und dadurch nicht bloss den Entgegenkommenden, sondern auch den Mitseglern die Erkennung des Kurses der anderen Schiffe leichter als nach dem Abänderungsvorschlag.

Der Übelstand, dass die extremsten Kurse in einem Quadranten 8 Striche auseinander liegen und daher alle Schiffe, deren Kurse in diese 8 Striche fallen, das gleiche Nebelsignal geben, wäre nur durch eine erheblich grössere Zahl von Signalen zu beseitigen, was doch nicht ratsam ist. Für die in demselben Quadranten steuernden Schiffe scheint mir übrigens dieser Übelstand des gleichen Signals nicht so sehr gefährlich und nicht zu vergleichen mit den in dem jetzigen Nebelsignalsystem liegenden grossen Übelständen. Sich gegenseitig dasselbe Kurssignal gebende Schiffe werden aus dem Schall der weiteren wiederholten Signale leicht erkennen ob sie sich auf ihren ähnlichen Kursen einander nähern oder nicht und danach verfahren, wobei sie sich nicht zu übereilen brauchen, da sich ja ihre Abstände nicht so schnell verringern, wie jetzt bei Schiffen, die sich — auch bei gleichen Signalen — entgegenkommen.

*) Es ist nicht ein Übelstand, sondern ein Vorzug meines vorgeschlagenen Signalsystems, dass nach ihm für alle westwärts den Kanal durchlaufenden Schiffe ebenso ein bestimmtes Signal besteht, wie für die Ostfahrer. Auch ist die Kursrichtung der Dwarsläufer durch ihr Signal sofort erkenntlich gemacht. Und die Möglichkeit solcher Erkennungszeichen ist im verkehrsreichsten Gewässer der Erde doch von einiger Bedeutung. Nehmen wir den folgenden Fall: Ein von Hamburg nach irgend einem ausserhalb des Kanals liegenden Hafenplatz bestimmtes Schiff hört bei Nebel im Englischen Kanal verschiedene Signale nach meinem System. In jedem einzelnen Falle lässt sich sofort feststellen, ob der Signalgeber ein Mitsegler, ein Entgegenkommender, ein Dwarsläufer Nord—Süd oder ein Dwarsläufer Süd—Nord ist. Derselbe genaue Aufschluss wird aber nicht bei der Anwendung des von Sr. Exzellenz vorgeschlagenen Systems gewährleistet. C. Schroedter.

Was nun die Abkürzung der Signale durch Verminderung um einen kurzen Ton anbelangt, so bin ich auch gegen eine solche, weil nach meinem Vorschlag die Zahl der kurzen Töne nach dem einleitenden langen Ton genau mit der Nummer des signalisierten Quadranten übereinstimmt, während nach der vorgeschlagenen Abänderung ein kurzer Ton den zweiten Quadranten, zwei solcher Töne den dritten Quadranten usw. bezeichnen würden, was schwerer zu merken und zu verstehen ist. Die Zeitersparnis beim Wegfallenlassen eines kurzen Tones würde bei jedem Signal nur 2 Sekunden betragen, was nicht ins Gewicht fallen kann.

Überhaupt stellen sich die Signale auf dem Papier viel länger und umständlicher dar, als sie in Wirklichkeit sind. Da nach dem Artikel 15 der Vorschriften zur Verhütung von Schiffszusammenstössen auf See ein langer Ton 4—6 Sekunden Dauer haben soll und die kurzen Töne wie die Pausen zwischen ihnen nur mit einer Sekunde in Rechnung zu stellen sind, so ist die Dauer des längsten der von mir vorgeschlagenen Signale für Quadrant W—N) $\underset{4-6}{\text{———}}\ \underset{\text{iiiiiiii}}{\text{- - - -}}$ = 12—14 Sek. Die Zeitersparnis durch den wegfallensollenden letzten kurzen Ton wird also schon durch den erlaubten Dauerspielraum für den langen Ton (4—6 Sekunden) gedeckt.

Die geäusserten Bedenken gegen die fünf Töne meines längsten Signals — weil dies zu viel sein sollen — sind, wie ich mir schon früher anzuführen erlaubte, nach meinen Erfahrungen mit derartigen Signalen in der Kriegsmarine, grundlos. Dieselbe Erfahrung wird — nach meinem Dafürhalten — Jeder bei angestellten praktischen Versuchen machen müssen und kann ich deshalb nur zur Vornahme solcher praktischen Prüfung dringend raten.

Schliesslich möchte ich noch bemerken — was eigentlich wohl selbstverständlich ist, aber bei Betrachtung der Kurserörterungen beim englischen Kanal in Frage kommen könnte —, dass sich die vorgeschlagenen Signale auf die Quadranten der praktisch benutzten Windrose, also auf den missweisenden Kompass beziehen sollen.

Bezugnehmend auf die vorgeschlagenen Nebelschallsigale des Herrn Kapitän Leithäuser, der das Verdienst hat, diese wichtige Frage von Neuem angeregt zu haben, muss ich wiederholen, dass die Nebelkurssignale den Seitensignalen doch in verschiedenen Hinsichten überlegen sind und auch hier das Bessere des Guten Feind ist.

Die Vorteile der Kurssignale sind: 1) der Ausschluss von Missverständnissen durch unrichtiges Verstehen; 2) das raschere Erkennen der Fahrtrichtung der anderen im Nebel gehörten Schiffe.

Fälle möglicher Irrtümer lassen sich sehr leicht konstruieren. Ich möchte nur einen Fall noch erwähnen, der häufiger eintreten kann: Ein sog. Dwarsläufer, südlich steuernd, ist im Begriff die Kurse zweier anderen, sich einander in entgegengesetzter Richtung (West—Ost) nähernden Schiffe zu kreuzen. Er gibt, sobald er die beiden Dampfer hört, die beiden Leithäuserschen Seitensignale. Wie sollen die Hörer wissen, welches der Signale sie auf sich zu beziehen haben? Sie müssen — weil dies nicht sofort erkenntlich ist — die weiteren Signale und die Veränderung der Richtung, in der sie diese hören, abwarten, um dann daraus für sie richtige Rudermanöver wählen zu können. Wie schwer aber ein solches Schätzen der Bewegungsrichtung eines anderen im Nebel nur zu hörenden Dampfers ist, besonders wenn das eigene Schiff selbst — wegen aus Vorsicht geändertem Kurse — dreht, wird jeder Seemann wissen.

Gibt im vorliegenden Falle dagegen der in Rede stehende Dwarsläufer statt der beiden Seitensignale nur sein Kurssignal und hört die der anderen, so ist die Situation sofort geklärt und jeder weiss, wie er zu steuern hat.

Ebenso ist der zweite Punkt: des leichteren Erkennens der gegenseitigen Lage bei nur zwei sich begegnenden Schiffen günstiger bei Anwendung der Kurssignale.

Abgesehen davon, dass die auf die Sektoren der Seitenlichter sich beziehenden Seitensignale je einen Winkel von 10 Strichen umfassen, während die Kurssignale nur je einen Quadranten, also 8 Strich bezeichnen, so nennen diese letzteren dem Hörer ohne Weiteres die von dem signalisierten Quadranten umfassten Striche, während der Hörer eines Seitensignals sich erst die Lage des anderen Schiffes im Geiste konstruieren muss.

Durch die genauere Bezeichnung des Kurses mittelst Signal werden auch unnötiges Ausweichen und Kursänderung vermieden, wofür ich ein Beispiel anführe: Ein SzW steuernder Dampfer hört das Nebelsignal eines anderen dwarsab an B. B., er gibt daher das Seitensignal für das rote Licht. Der andere West steuernde Dampfer muss darauf nach St. B. drehen bis er die weiteren Signale auch an B. B. hört, da ja der an St. B. gehörte Dampfer bei demselben Signal auch OzS steuern könnte. Hätte nun dagegen der signalisierende Dampfer das Signal für den dritten Quadranten (S—W) gegeben, so hätte der andere, da jede Kollisionsgefahr ausgeschlossen blieb — seinen Kurs beibehalten können, was doch, besonders bei Nebel, für ein Schiff von grossem Vorteil ist.

Darum also: Nebel-Kurs-Signale!

Aschenborn,
Vizeadmiral z. D.

Die Mercator'sche Funktion in der terrestrischen Nautik.

Von Oberlehrer **Preuss** an der grossherzoglichen Navigationsschule zu Elsfleth.

(Schluss.)

12) Soll, umgekehrt, die Abweitung a aus dem Längenunterschied l berechnet werden, wie es bei Berechnung von Strömungen oder von Kurs und Distanz von einem Punkte zum andern vorkommt, so lassen die beiden Gleichungen

$$b = B \cos \varphi_m$$
$$a = l \cos \varphi_m$$

sofort erkennen, dass man die Abweitung a aus dem Längenunterschiede l ebenso erhält, wie den wahren Breitenunterschied b aus dem vergrösserten B.

Man wird daher den Längenunterschied als Meridionalteile zu gleichen Teilen an die Mercatorfunktion der Mittelbreite φ_m verteilen. Zu den hieraus resultierenden neuen Funktionen nimmt man die zugehörigen Breiten und erhält die gesuchte Abweitung als wahren Breitenunterschied, wie folgendes Beispiel zeigt.

13) Es sei der durch Kompass und Logge ermittelte scheinbare Schiffsort auf 44° 20' N und 45° 17' W, dagegen sei der wahre Schiffsort astronomisch auf 44° 50' N und 44° 27' W ermittelt, so beträgt die Besteckversetzung

30' N und 50' O.

Die 50 Minuten Längenunterschied als Meridionalteile an die Mittelbreite 44° 35' verteilt usw. gibt

$$f(44°\,35') = 2994{,}7 \pm 25 \begin{cases} 3019{,}7 & \varphi = 44°\,52'{,}7 \\ 1969{,}7 & \varphi = 44°\,17{,}1 \end{cases}$$

Differenz = 35,6

welches die zu berechnende Abweitung a in Seemeilen ist.

Die Besteckversetzung ist daher in Seemeilen

30_{sm} N und $35{,}6_{sm}$ O oder
N 50° O 47_{sm}

Den Kurswinkel k (hier = 50°) findet man leicht aus der Börgenschen Tafel, da dort neben den Winkeln, bezw. Bogen, die zugehörigen trigonometrischen Tangenten als eingeklammerte Zahlen stehen. Dieselben sind offenbar die Quotienten aus den Differenzen der Mercatorfunktion bezw. Kofunktion für eine Bogenminute. In unserem Beispiel ist $\tan k = \frac{35{,}6}{30} = 1{,}187$. Die Distanz d von 47_{sm} kann man aus der Gleichung $d = b \sec k$ nach dem früher gezeigten Verfahren ermitteln:

$$k \pm \frac{b}{2} = 50° \pm 15' \begin{cases} f = 3497{,}9 \\ f = 3451{,}2 \end{cases}$$

Differenz = 46,7 = Distanz in Seemeilen.

14) Es ist fast selbstverständlich, dass man in der Praxis weder so genaue Rechnung zu führen, noch eine so strenge Verteilung — immer die Hälfte — an die Mittelbreite etc. vorzunehmen braucht. Zur Anschauung soll deshalb noch Kurs und Distanz von Rixhöft nach Christiansoe berechnet werden.

Christiansoe . . .	55° 19',2 N	15° 11',5 O
Rixhöft	54° 49,9 N	18° 20,5 O
	$b = 29'{,}3$ N	$l = 3°\,9' = 189'$ W

$$\varphi_m = 55°\,5' \quad f = 3976{,}7 \pm \begin{cases} 95 \\ 94 \end{cases} = \begin{matrix} 4071{,}7 & \varphi = 55°\,59' \\ 3882{,}7 & \varphi_1 = 54°\,11' \end{matrix}$$

Abweitung = 108_{sm}

$$\tan k = \frac{108}{29{,}3} = 3{,}686$$
$$k = 74°\,50'$$

$$k \pm \begin{cases} 15 \\ 14{,}3 \end{cases} \begin{matrix} 74°\,35{,}7 & f = 6877{,}7 \\ 75°\,5' & f = 6989{,}7 \end{matrix}$$

Differenz = 112_{sm} = Distanz

Demnach ist Kurs und Distanz von Rixhöft nach Christiansoe N 75° W 112_{sm} *).

15) Zum vollständigen Nachweis, dass alle nautischen Probleme allein mit Hülfe der Mercatorfunktion gelöst werden können, soll zum Schluss nur noch eine Kreuzpeilung behandelt werden, da die Anwendung auf andere Aufgaben, in welcher trigonometrische Funktionen vorkommen, verhältnismässig leicht ist.

B liegt von *A* N 70° O 14 Sm. Von einem Schiffe *C* aus peilt *A* in N 30° W und B in N 40° O. Es sollen die Entfernungen *CA* und *CB* ermittelt werden. Die Winkel im .Dreieck *ABC* sind

*) In der Rechnung ist weder der Längenunterschied 189 noch der Breitenunterschied 29,3 genau halbiert. Es genügt hier den ersteren in 95 + 94 und den letzteren in 15 + 14,3 zu zerlegen.

$\measuredangle A = 80°$ $\measuredangle B = 30°$ und $\measuredangle C = 70°$

Folglich ist

$$CA = \frac{AB}{\sin C} \cdot \sin B \text{ und } CB = \frac{AB}{\sin C} \cdot \sin A$$

Berechnet man erst den Durchmesser D des dem Dreieck ABC umschriebenen Kreises, wofür der Ausdruck gilt

$$D = \frac{AB}{\sin C}$$

so wird $CA = D \cdot \sin B$ und $CB = D \cdot \sin A$. Will man nicht mit der Kofunktion rechnen, so muss man für die gegebenen Winkel A, B und C ihr Komplement A', B' und C' setzen, sodass man hat

$$D = AB \sec C'$$
$$CA = D \cos B'$$
$$CB = D \cos A'$$

und die Rechnung ist folgende:

$$C = 70° \; C' = 20° \pm 7 \begin{cases} 20° \; 7' & f = 1232{,}6 \\ 19° \; 53' & f = 1217{,}7 \end{cases}$$
$$D = 14{,}9_{sm}$$

$$B = 30° \; B' = 60° \; f = 4527{,}4 \pm \begin{cases} 7{,}0 \\ 7{,}9 \end{cases} \begin{matrix} 4534{,}4 & \varphi = 60° \; 3{,}5 \\ 4519{,}5 & \varphi' = 59° \; 56{,}0 \end{matrix}$$
$$CA = 7{,}5_{sm}$$

$$A = 80° \; A' = 10° \; f = 603{,}1 \pm \begin{cases} 7{,}9 \\ 7{,}0 \end{cases} \begin{matrix} 611{,}0 & \varphi = 10° \; 7{,}8 \\ 596{,}1 & \varphi' = 9° \; 53{,}1 \end{matrix}$$
$$CB = 14{,}7_{sm}$$

Das Schiff steht also S 30° O, $7{,}5_{sm}$ von A und S 40° W $14{,}7_{sm}$ von B.

16) Ist irgend eine Distanz mit $\tan k$ oder $\cot k$ zu multiplizieren, so hat man $\tan k = \frac{\sin k}{\cos k}$ und $\cot k = \frac{\cos k}{\sin k}$ und man wird nach dem vorigen imstande sein, die betreffenden Rechnungen zu lösen. Hiermit ist der Nachweis erbracht, dass zu allen nautischen Rechnungen theoretisch die eine Tafel der vergrösserten Breiten genügt. Ob es aber zweckmässig ist, für die Praxis alle anderen Tafeln nachher über Bord zu werfen, ist eine Frage, die erst beantwortet werden kann, nachdem man der Tafel der Meridionalteile eine bedeutend vollkommnere Anordnung gegeben hat. Dies wird, unter den massgebenden Umständen, wohl noch so bald nicht zu erwarten sein.

Der Untergang des „Ehrenfels“.*)

Der Spruch des Seeamts lautete:

»Der Hansadampfer »Ehrenfels«, QGNR, Kapt. Gramberg, ist am 9. Mai d. J., morgens auf etwa 12° 30' N und 56° 25' O in einem zyklonartigen Sturme gesunken. Einem Teile der Besatzung, insgesamt 22 Mann, ist es gelungen, in einem Rettungsboote vom sinkenden Dampfer freizukommen und nach mehrtägiger Fahrt am 13. Mai auf 15° 53' N und 58° 46' O vom englischen Dampfer »Queen Alexandra« aufgenommen zu werden.

Die von der Reederei nach dem Verbleib der übrigen Besatzung veranstalteten Nachforschungen sind erfolglos gewesen.

Die Schiffsleitung trifft kein Verschulden an dem Untergange des Schiffs, der lediglich auf das schwere Wetter zurückzuführen ist.

Die Behandlung der Schiffbrüchigen an Bord der »Queen Alexandra« verdient volle Anerkennung.«

Dieser Spruch wurde aus folgenden Gründen abgegeben:

»Der Bericht, den der erste Offizier der »Ehrenfels« über den Untergang des Schiffes und die Rettung eines Teiles seiner Besatzung an die Reederei geschrieben hat, lautet:

Am Mittwoch, den 7. Mai, mittags, befanden wir uns nach Observation auf 11° 30' N und 60° 4' O. Wind südlich. Luft leicht schauerig, bewegte See. Steuerten WNW ½ W am vorderen Kompass mit ¼ Strich West-Doviation. Gegen Abend einige leichte Regenschauer. Barometer stetig.

Donnerstag, den 8. Mai. Um 4 h a. m. Wind und Seegang zunehmend mit Regenschauer. Von 6 h a. m. steuerten NWzW ½ W a/k mit ¼ Strich westlicher Ablenkung. Wind Südost. Starke Dünung aus WSW. Sonnensegel fest. Um 8 h a. m. Regenschauer, hohe Dünung aus WSW. Barometer 759 mm. Im Laufe des Vormittags laschten noch einmal alles gut seefest und schalkten die Luken nach. Von 8 h a. m. an Wind schnell an Stärke zunehmend, um 10 h voller Orkan. Sehr hoher Seegang. Barometer plötzlich fallend von 759 mm auf 723 mm. Um Mittags 1 h ging das Zentrum des Zyklons über uns weg. Sämtliche Brückenkleider, Sonnensegel, Sonnensegelstreber, Bootskleider, Schornstein-Bekleidung, diverse Türen wurden aus den Angeln gerissen und vom Sturm hinweggefegt, alle Zimmer und Kajüten unter Wasser gesetzt. Von allen Seiten wälzten sich ungeheure Wassermassen über das Schiff hin. Es war ein furchtbares Heulen und Brüllen des Windes, sodass man sich in nächster Nähe nicht verständlich machen konnte. Das Schiff bot einen Anblick grösster Zerstörung. Kurz vor 12 Uhr be-

*) Als wir in No. 25 bei der Wiedergabe des Seeamtsspruches bemerkten, in nächster Zeit näher auf die Seeamtsverhandlung eingehen zu wollen, glaubten wir nicht, dieses Versprechen, an das wir wiederholt von verschiedenen Lesern erinnert worden sind, erst in No. 41 erfüllen zu können. Die Berichte in der Tagespresse über den folgenschweren Unfall wichen so von einander ab, dass ihre Zusammenstellung zwecks Wiedergabe in diesen Spalten nicht ratsam erschien. Nur die Begründung des Spruches, wie sie vom Bremerhavener Seeamt festgestellt ist, hatte Anspruch auf einwandfreie Angaben. Und dieses Material, das uns in freundlicher Weise von geschätzter Seite zur Verfügung gestellt worden ist, bringen wir im Vorstehenden auszugsweise zur Kenntnis der Leser. D. R.

merkten wir, dass die Luke No. 3 Laderaum offen geschlagen war und gewaltige Wassermassen in dieselbe eindrangen. Sämtliche Persennige waren heruntergerissen worden durch Aufschlagen des Backbord-Ladebaumes auf dieselben; auch waren die Luken teilweise fortgeschwemmt. Machten uns sofort mit alle Mann dabei, die Luken wieder zu dichten, was dann auch nach Verlauf von ca. 1½ Stunden unter grösster Lebensgefahr gelang. Während dieser Zeit lag das Schiff vor dem Winde. Trotzdem liefen aber die hohen Seen übers Achterdeck hinweg, und wurden wir verschiedene Male fortgeschwemmt und waren immer in Gefahr, über Bord gespült zu werden. Von einer dieser schweren Seen wurde der I. Offizier und ein Matrose übers Luk gegen die Winde, Bäume und dann gegen die Reeling geschleudert, wodurch dem I. Offizier der rechte Oberschenkel beschädigt und derselbe vorübergehend dienstuntauglich wurde. Auch hatten mehrere andere Personen mehr oder weniger Verletzungen erhalten. Durch die furchtbaren Wassermassen, welche in die Luke eingedrungen waren, bekam das Schiff starke Schlagseite nach Steuerbord. Die Pumpen wurden angesetzt. Von 1 h 25 m bis 1 h 30 m Windstille und Sonnenschein, dann furchtbarer Orkan wieder aus entgegengesetzter Richtung, NW einsetzend, wobei sich die hochauftürmende, wild durcheinanderlaufende See von allen Seiten über das Schiff hinwegbrach, und das Schiff sich immer mehr und mehr nach Steuerbord überlegte.

Um 3 h p. m. meldete der II. Maschinist dem Kapitän, dass sich der Maschinen- sowie Heizraum schnell mit Wasser zu füllen begannen. Das Wasser reichte bis in die unteren Feuerbüchsen hinein. Der Kapitän erteilte sofort Befehl, die Rettungsboote klar zu machen, welcher Befehl sofort ausgeführt wurde. Zusehens neigte sich das Schiff immer mehr nach Steuerbord über; auch sank das Hinterteil des Schiffes immer mehr nach. Beim Klarmachen der Rettungsboote fehlte der I. Maschinist M. Westermeier. Gleich darauf meldete der II. Maschinist, dass der I. Maschinist M. Westermeier soeben von einer ungeheuren Sturzsee über Bord gerissen war. Rettungsversuche konnten unter den herrschenden Umständen nicht gemacht werden. Maschine und Heizraum füllten sich immer mehr und mehr mit Wasser; desgleichen sank auch das Hinterteil des Schiffes immer mehr. Das Schiff trieb nun steuerlos in der wild tobenden See umher. Von allen Seiten nahm das Schiff schwere Seen über. Alle Mann waren auf dem Bootsdeck; das Schiff neigte immer mehr nach Steuerbord über.

Um 11 h p. m. stand das Wasser im Maschinenraum bis an die oberste Creating.

Freitag, den 9. Mai, 0 h 30 m holte das Schiff plötzlich sehr schwer nach Steuerbord über, sodass das Wasser übers Bootsdeck bis an die Boote schlug; auch sank das Hinterteil immer mehr weg, sodass wir vermuten mussten, dass Schiff würde jeden Augenblick sinken. Der I. Steuermann lies dieses dem Kapitän melden, worauf derselbe Befehl gab, die Boote auszusetzen und zu bemannen. Der Befehl wurde sofort ausgeführt. Es gelang nach grosser Anstrengung und Gefahr, das Steuerbord-Rettungsboot als erstes zu Wasser zu bringen. Versuchten, von der Leeseite des Schiffes freizukommen; nach grosser Anstrengung gelang es uns, die Luvseite zu gewinnen, warfen Schleppsack aus, um in der Nähe des Schiffes zu bleiben. Hohe wilde See, dichter Regen, sehr dunkel und unsichtig. Bei Tagesanbruch war vom »Ehrenfels« und den anderen Booten nichts mehr zu sehen. Dicker Regen, keine Fernsicht. Anhaltender Orkan, hohe wilde See. Gebrauchten Öl, um die See zu beruhigen. Die im Boot befindlichen Personen bestanden aus 13 Europäern und 9 Indiern. Um Mittag ging der Schleppsack verloren, das Boot lag quer in der See, mussten befürchten, dass dasselbe voll- und umschlug. Setzten daher ein ganz kleines Segel, damit das Boot vor der See fortlief. Während der Nacht Segel fest, trieben, machten einen anderen Schleppsack aus dem Segelbezug. Sturm und Regen, hoher Seegang, viel Wasser im Boot, waren beständig mit dem Ausschöpfen des Wassers beschäftigt.

Sonnabend, den 10. Mai. Anhaltender Sturm und Regen. Hohe durcheinanderlaufende See. Setzten ein kleines Segel, segelten vor dem Winde. Mannschaft sehr erschöpft. Ein Heizer führte irre Reden. Teilten zweimal täglich zwei Schluck Wasser und ein Stück Hartbrod aus. Alle Leute hatten mehr oder weniger geschwollene Arme und Beine und war der Körper mit Eiterbeulen bedeckt. Gegen Abend Wind und See etwas abnehmend. Das Steuer brach und wurde notdürftig wieder repariert.

Sonntag, den 11. Mai. Wind und See etwas abnehmend. Tagsüber heftiger Regen. Abends fühlten sich alle sehr erschöpft. Machten Segel fest und liessen Boot treiben. Die Mannschaft erhielt zweimal täglich einen Schluck Wasser und ein Stück Hartbrod.

Montag, den 12. Mai. Wind und See mehr abnehmend, Wetter aufklarend. Steckten 2 Reffe ins Segel und segelten nordwärts. Auch segelten während der Nacht. Mannschaft sehr erschöpft. Wind SW.

Dienstag, den 13. Mai. Bei Tagesanbruch gewahrten an Steuerbord einen Dampfer, liessen das Boot vor den Wind kommen und hielten auf den Dampfer zu. Wurden vom Dampfer gesichtet und an Bord genommen und fanden daselbst die liebevollste beste Aufnahme und Verpflegung. Der Dampfer war der englische Dampfer »Queen Alexandra« aus Glasgow, Kapitän G. Harris, auf der Reise vom Bombay nach Suez. Der Schiffsort, wo wir aufgenommen wurden, war 15° 53′ N und 58° 46′ O. Der Schiffsort; wo wir den »Ehrenfels« verlassen und derselbe vermutlich gesunken ist, ist 12° 30′ N und 56° 25′ O.

Am 17. wurden wir in Aden gelandet und nachdem etwas ausgerüstet, auf Order des deutschen Konsuls an Bord des Dampfers »König Albert« geschickt zur Beförderung nach Hause.«

Dieser Bericht ist in allen Teilen durch die Beweisaufnahme in der seeamtlichen Verhandlung bestätigt worden.

Besonders ist hervorzuheben:

»Als am Morgen des 8. Mai d. J. das stürmische Wetter sich erhob, sind der Kapitän und der I. Offizier der Ansicht gewesen, dass ein Südwestmonsun eingesetzt habe. Um 11 Uhr morgens ist es aber beiden klar gewesen, dass sie sich in einem Zyklon befanden. Sie haben beide gewusst, dass Zyklone, wenn auch äusserst selten, in der fraglichen Gegend vorkommen.

Der Untergang des Schiffes ist zurückzuführen auf den Orkan und das durch ihn verursachte Eindringen von Wassermassen in das Schiff an verschiedenen Stellen.

Die Wassermassen haben nicht nur ein Volllaufen des Schiffes herbeigeführt, sondern — was das schlimmste war — die Feuer gelöscht und die Maschinen ausser Tätigkeit gesetzt.

Am 8. Mai um 9 Uhr morgens ist die Mannschaft an Deck beordert, um die Ventilatoren abzunehmen, die Ladebäume neu zu laschen und die Luken nachzusehen, zu dichten und zu schalken. Dies ist ordnungsmässig geschehen.

Zwischen 11 und 12 Uhr hat der backbordsche Ladebaum der Luke IV, die zum Laderaum III führt, die Luke eingeschlagen.

Die Ladebäume — der Dampfer hatte an jeder Seite der einzelnen Luken einen Ladebaum — lagen mit ihren Nocken über die Luken nach mittschiffs in einem Bügel und waren an den Luken festgezurrt.

Die Lasching des backbordschen Ladebaums der Luke IV muss durch eine schwer überkommende See gebrochen sein, worauf der Baum aus dem Bügel heraus und über das Luk

hinweggeschlagen worden ist. Der Baum hat sämtliche drei Persennige fortgerissen und sich in der Backborddampfwinde festgeklemmt.

Die ganze Mannschaft hat sich sogleich an das Dichten des Luks No. IV gemacht, das unter grossen Anstrengungen bewerkstelligt wurde.

Bis zum Aufschlagen der Luke ist »volle Kraft« gefahren, sodann erst »halbe Kraft« und bald darauf »langsam«.

Der Dampfer »Ehrenfels« hatte an Kohlenbunkern einen Quer- und zwei bis unter das Brückendeck reichende Seitenbunker. Die Seitenbunker wurden durch das Spardeck in eine obere und untere Abteilung getrennt. Im Spardeck befanden sich entsprechend den Bunkerluken auf dem Brückendeck drei Luken, welche beim Bunkern nicht geschlossen, sondern offen gelassen wurden, um den in der oberen Abteilung lagernden Kohlen das Nachrutschen in die untere Abteilung zu gestatten. Nach der Bekundung des I. Offiziers sind die Bunkerluken auf dem Brückendeck ordnungsmässig gedichtet und geschalkt gewesen.

Diese Aussage wird unterstützt durch die Aussage eines Matrosen. Nachdem der Orkan um 1 Uhr 30 Min. nachmittags aus entgegengesetzter Richtung mit erneuter Kraft eingesetzt hatte, wurde einige Zeit darauf von zwei an Deck befindlichen Matrosen bemerkt, dass die drei Luken des Steuerbordseitenbunkers auf dem Brückendeck durch die See offen geschlagen waren. Die beiden Matrosen versuchten, die Luken mittels Persennigen zu dichten. Dies gelang ihnen aber nicht, da die in Ermangelung von Keilen nur mit um die Lukensülle herumgenommenen Leinen festgemachten Persennige alsbald wieder fortgeschlagen wurden. Die überkommenden See hatten infolgedessen freien Zutritt zum Bunker und füllten ihn schnell mit Wasser.

Der von 12—4 Uhr p. m. die Wache habende Maschinist hat bekundet, dass um 2¾ Uhr der Steuerbordseitenbunker zu lecken begonnen hat, sodass Wasser in die Heiz- und Maschinenräume gedrungen ist. Durch sofort angestellte gut arbeitende Pumpen hat die eindringende Wassermasse nicht bewältigt werden können.

Die Bunkerwand hat sich infolge des immensen Wasserdrucks durchgebogen. Um 4 Uhr war das Personal infolge des eindringenden Wassers gezwungen, die Heizräume und die Maschine zu verlassen.

Die Feuer waren erloschen, die Maschinen standen still. Das Schiff war somit dem Winde und den Wellen preisgegeben. Die gesamte Besatzung hat sich an Deck versammelt.

Ein einziger Zeuge, der III. Offizier, hat bekundet, dass der auf dem Hinterdeck befindliche Eingang zum Proviantraum gleichfalls eingeschlagen und der Proviantraum mit Wasser gefüllt sei.

Über die getroffenen Rettungsmassnahmen hat die Beweisaufnahme nicht mehr ergeben, als in dem Berichte des I. Offiziers niedergelegt.

Über den Vorbleib des zweiten Bootes und des Restes der Schiffsbesatzung hat keiner der Zeugen etwas zu bekunden vermocht.

Hervorzuheben ist die besonders gute Aufnahme, die den Geretteten an Bord der »Queen Alexandra« zu teil geworden ist.

Die Reederei der »Ehrenfels« hat wegen der nicht geretteten Leute der Schiffsbesatzung den deutschen Konsul in Aden beauftragt, die südarabische Küste bis Ras Madraka absuchen zu lassen. Der zu diesem Zwecke entsandte Dampfer »Wissmann« ist ohne Ergebnis von dieser Reise zurückgekehrt.

Die Ausführungen des Reichskommissars sind dahingegangen:

»Der Dampfer »Ehrenfels« ist leider in einem sehr schweren Zyklon untergegangen, und ein Teil der Besatzung ist im Boote, bezw. noch auf dem Schiffe verloren gegangen. Die Zyklone sind in der hier in Frage kommenden Gegend nicht so häufig wie in anderen Gegenden. Der Schiffsleitung scheint doch zum Bewusstsein gekommen zu sein, dass es sich um einen Zyklon handelte. Es ist festgestellt, dass der Kurs nach Aden fortgesetzt wurde, d. h. dass vor dem stürmischen Winde das Schiff lenzte. Der Wind kam ungefähr 2 Strich von achtern ein. Die Angaben über den Gang der Maschine sind verschieden. Ich nehme an, dass die Zahl der Umdrehungen der Schraube bis zum Aufschlagen der Luke zum Laderaum No. 3 »voll Dampf entsprochen hat. Das Wasser ist durch das Aufschlagen von verschiedenen Luken ins Schiff gekommen. Ein Laderaum ist gefüllt worden, aber wenn sonst nichts passiert wäre, glaube ich nicht, dass das Schiff untergegangen wäre. Es ist gelungen, die Luken zum Laderaum zu schliessen. Verhängnisvoll geworden ist das Aufschlagen der 3 Luken, welche vom Brückendeck nach dem Seitenbunker führten. Der Seitenbunker hat sich gefüllt. Da er aber dem Drucke nicht widerstehen konnte, füllte sich der Heizraum ebenfalls, weshalb man nicht weiterdampfen konnte.

Nach den Aussagen des I. Offiziers ist es die Absicht des Kapitäns gewesen, beizudrehen, nachdem das Zentrum des Zyklons über das Schiff hinweggegangen und der Wind nach NW umgesprungen war. Ob diese Absicht zur Ausführung gelangt ist, darüber haben wir keine bestimmte Auskunft. Als das Schiff wegzusinken begann, wurde der Befehl gegeben, die Boote klar zu machen. Nur durch Zufall, d. h. durch eine ankommende See ist es gelungen, eins der Boote zu Wasser zu bekommen. Ob auch noch die übrigen Boote vom Schiffe freigekommen sind, wissen wir nicht. Es ist anzunehmen, dass jedenfalls die beiden Boote zu Luwart nicht ins Wasser gekommen, sondern mit dem Schiffe untergegangen sind. Dass es dem einen Boote unter der Leitung des I. Offiziers gelungen ist, vom Schiffe freizukommen und sich 260 Seemeilen zu halten, klingt wie ein Wunder. Es ist dies jedenfalls ein Beweis, dass es einem Boote möglich ist, sich unter geschickter Führung in einem Orkane, in welchem ein neues Schiff untergeht, zu halten.

Die Aufnahme, welche die Geretteten an Bord des englischen Dampfers »Queen Alexandra« gefunden haben, wird wohl die Anerkennung des Seeamtes finden müssen.

Zum Schlusse will ich noch bemerken, dass es der Seewarte in Ermangelung der erforderlichen Daten bisher noch nicht möglich gewesen ist, uns einen Bericht über den Zyklon, welchem der »Ehrenfels« zum Opfer gefallen ist, vorzulegen.«

Den Ausführungen des Reichskommissars hat sich das Seeamt angeschlossen und erkannt, wie geschehen, unter Hervorhebung der guten Behandlung der Schiffbrüchigen an Bord der »Queen Alexandra«.

Flaschenposten der Seewarte im Nordatlantischen Ozean.

Man kann zugeben, dass die auf der Vorderseite der Monatskarte eingetragenen sehr verschiedenartigen Stromversetzungen, welche immer speziell für den einzelnen Monat gelten, ein übersichtliches Bild von der allgemeinen, grossen Stromzirkulation des Nordatlantischen Ozeans kaum gewähren. Die der Monatskarte beigefügte kleine Karte lässt dagegen sehr deutlich die wichtigsten, im Jahresdurchschnitt vorwiegenden Strömungen der Oberfläche erkennen, es sind die Triftrichtungen einer Anzahl »Flaschenposten« der deutschen Seewarte, aus deren regelmässigem Verlaufe zugleich der be-

rechtigte Schluss gezogen werden darf, dass die Aussetzung von Flaschenposten für die Meereskunde durchaus nicht wertlos ist.

Der in der Richtung der Uhrzeigerbewegung erfolgende Kreislauf der Gewässer — mit der Äquatorialströmung nach W, mit dem Golfstrom in höheren Breiten nach O und NO — ist ebenso gut ablesbar wie die zwischen 0° und 10° N-Br. nach O zur afrikanischen Küste ziehende Guineaströmung. Eins der merkwürdigsten Vorkommnisse bei den Flaschenpost-Versuchen ist das folgende: Es wurden am 24. Februar 1893 vom deutschen Dreimastschoner »Dona Evelina«, Kapitän Tooren, zusammen mit acht nicht wieder aufgefundenen, zwei Flaschen in 1° 44′ N-Br., 27° 16′ W-Lg. gleichzeitig ausgesetzt, von denen die eine nach 196 Tagen an der Sierra Leone-Küste strandete (täglich mindestens 5.0 Sm.), die andere aber, westwärts schwimmend, nach 377 Tagen an der Ostküste Nicaraguas gefunden wurde (täglich mindestens 9.1 Sm.). Der Abgangsort lag laut Schiffsjournal nahe, aber noch südlich von der Nordgrenze des SO-Passates, die Versetzung war zuletzt NW ½ N 22 Sm. gewesen. Wirft man kleine Treibkörper, Holzkugeln oder ähnliches in die bewegte See, so werden sie, wenn auch dem Seegang eine fortbewegende Eigenschaft an sich fehlt, doch durch Unregelmässigkeiten der Wellenbewegung leicht voneinander getrennt, und so wird die eine Stromflasche die nahe Stromgrenze erreicht und ostwärts dem Guineastrom gefolgt sein, während die andere in der Südäquatorialbewegung nach W verblieb. Eine der längsten Triften im Nordatlantischen Ozean ist diejenige einer durch Kapt. Behrmann, D. »Petropolis« am 19. Mai 1887 150 Sm. im SW von den Kap Verden ausgesetzten Flasche: sie wurde am 17. März 1890 bei Clifden an der Westküste Irlands gefunden; sie hat zweifellos erst westwärts die indischen Gewässer erreicht und ist dann mit dem Golfstrom von Amerika aus wieder zur europäischen Seite getrieben (Gesamtdistanz rund 7700 Sm.).

Für die Navigation beachtenswert ist der Verlauf der Flaschentriften in der Biskaya-See, er zeigt in Übereinstimmung mit Untersuchungen, welche auf der Monatskarte für September besprochen sind, klar, dass die sogenannte Renellströmung nach NW, die noch immer auf manchen Stromkarten zu finden ist, nicht existiert. Fast sämtliche Stromflaschen haben einen Generalkurs nach O und besonders nach SO eingehalten, antreibend zum Strande zwischen Ouessant und Finisterre; keine einzige der auf der Überfahrt von Ouessant nach Finisterre abgesandten Flaschenposten ist nach NW, nach Irland, gelangt. Umfangreiche, durch den Fürsten von Monaco angestellte Versuche mit Hunderten von Treibkörpern haben zu demselben Ergebnis geführt. Wenn man von Süden her Ouessant ansteuert, rechne man im allgemeinen also nicht auf NW-Versetzung, sondern lieber auf eine nach Steuerbord aus dem Kurs drängende Wasserbewegung, um ganz sicher die gefährliche Ecke zu passierren; damit ist nicht gesagt, dass nicht nach anhaltenden und starken Ostwinden die Richtung des strömenden Wassers auch einmal nach W und NW umschlagen könne. —

Alle Stromflaschen, einerlei ob sie mit Sand beschwert sind oder nicht, tauchen so tief in das Wasser ein, dass sie dem Winde eine nennenswerte Angriffsfläche nicht bieten und daher dem Strom folgen, allerdings dem Strome der obersten Wasserschicht, welcher seinerseits hauptsächlich von den Winden abhängig ist. Wenn die Flaschen lediglich dem Winde folgten, so müssten ihre Triften viel unregelmässiger ausfallen als es tatsächlich der Fall ist; es ist sicher festgestellt, dass zwei Flaschenposten bei ständig wehendem NO-Passat mit einer nach NO gerichteten, auffälligen Strömung mehrere Wochen »in den Wind auf« getrieben sind (Jan.-Febr. 1889 im Südwesten von den Kap Verden.)

Von England, Belgien und Frankreich aus war die Absicht kundgegeben, durch grosse Stromflaschen-Versuche die Strömungen der heimischen Gewässer, im Besonderen auf der Nordsee, systematisch zu erkunden: für solche kleine, landumgrenzte Meeresgegenden sind aber gute Ergebnisse kaum zu erwarten, da die Gezeitenströme das Bild verwirren dürften.

Schiffbau.

Bauaufträge.

Bei der Flensburger Schiffsbaugesellschaft ist der Bau von **fünf Dampfern** in Auftrag gegeben. Von diesen Schiffen sind ein Dampfer von der Hanseatischen Dampfer-Kompagnie und vier von der chinesischen Küstendampfschifffahrt-Gesellschaft, beide Gesellschaften von der Reedereifirma Menzell & Co. in Hamburg geführt, bestellt worden. Wie verlautet, sind von letzterer noch zwei weitere Dampfer bei der Rostocker Werft in Auftrag gegeben.

* * *

Stapelläufe.

Auf der Neptunwerft in Rostock lief am Sonnabend, den 25. Oktober, der für die Hamburger Kohlenfirma Bd. Blumenfeld bestimmte Dampfer »**Shamrock**« vom Stapel. Das Schiff, nach den Regeln des Germanischen Lloyd für die Klasse 100 At 1 (E) gebaut, hat folgende Abmessungen: 271′ × 37′ × 18′ 10″. Unter den vier Laderäumen, von je 12 000 Ztr. Raumgehalt, befinden sich die Ballasttanks für 12 000 Zentner Wasser und der Doppelboden nach dem Bracketzellensystem. Neben den Ballasträumen befinden sich im Doppelboden noch eine Speisewassercysterne. Bemerkenswert ist bei der Ballasteinrichtung des Schiffes noch, dass auf Deck als Postamente der Winden Tanks für 2000 Zentner Wasserballast angebracht worden sind. Vier bis zum Hauptdeck reichende stählerne Querschotte teilen das Schiff in fünf wasserdichte Abteilungen. Der als Schooner getakelte Dampfer ist auch mit Schlingerkielen versehen. Ausser den Ladebäumen sind an geeigneter Stelle noch Derriks angebracht. Jeder Baum hat drei Kohlenwippen, die stets in Tatigkeit sind, sodass also die Entlöschung des durchweg mit elektrischem Licht eingerichteten Dampfers kaum noch nach Stunden berechnet werden darf. Im Verhältnis zu dem Schiffskörper ist die Maschine eine aussergewöhnlich grosse und kräftige: Die Abmessungen derselben sind folgende: Hochdruckzylinder 530 mm Dtr., Mitteldruckzylinder 900 mm Dtr., Niederdruckzylinder 1400 mm Dtr. Gemeinsamer Hub 900 mm Dtr. Zur Entwickelung des Dampfes dienen zwei starke Hauptkessel von 3600 Quadratfuss Heizfläche mit Durchmesser 3950 und Länge 3120 mm. Die Schraube von 4000 mm Durchmesser, auf welche die Wirkung der 1000 pferdigen Maschine durch eine massive Stahlwelle übertragen wird, soll dem Schiffe eine Geschwindigkeit bis zu 11—12 Meilen die Stunde verleihen.

* * *

Ein neuer grosser Doppelschraubendampfer des Norddeutschen Lloyd, welcher sich auf der Werft von F. Schichau in Danzig im Bau befindet, ist am 25. Oktober vom Stapel gelaufen. Der neue Dampfer hat den Namen »**Seydlitz**« erhalten und die Taufe wurde von dem Chef des in Halberstadt stehenden Kürassier-Regiments von Seydlitz, Herrn Oberstleutnant Freiherrn von Schuckmann, übernommen. Der Dampfer ist ein Schwesterschiff des vor wenigen Monaten vom Stapel gelassenen Dampfers »Zieten«, mit welchen beiden Schiffen die gewaltige Flotte des Norddeutschen Lloyd abermals einen äusserst wertvollen Zuwachs erhalten wird. Beide Dampfer sind je 137 m lang, 16,9 m breit und 11,9 m tief. Der Raumgehalt der nach der höchsten Klasse des Germanischen Lloyd unter Spezialaufsicht ganz aus Stahl erbauten Dampfer beträgt

8000 t Br.-R., die Wasserverdrängung 13 500 t. Die Schiffe, welche zeitweilig auch in der Fahrt nach Australien verwendet werden sollen, erhalten Einrichtungen für die Beförderungen von etwa 90 Passagieren I. Klasse, 70 zweiter Klasse und ca. 2000 Passagieren dritter Klasse. Die Ausstattung der Räume wird sich durch einen leichten, vornehmen Stil auszeichnen, wobei auf die Verhältnisse der Tropenfahrt besonders Rücksicht genommen ist. Die Sicherheitsvorkehrungen entsprechen den weitestgehenden Anforderungen. Jedes Schiff erhält zwei vierfache Expansionsmaschinen von zusammen ca. 5000 indizierten Pferdestärken. Für Ladungszwecke sind 6 Dampf-Ladewinden und 4 Dampfkrähne vorhanden. Die Geschwindigkeit der Schiffe wird ca. 14 Knoten betragen. Die Bemannung zählt etwa 130 Personen.

* * *

Den 29. Oktober ist auf der Werft von Blohm & Voss ein für die Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Kosmos« neuerbauter Stahldampfer, der in der Taufe den Namen »**Tanis**« erhalten hat, zu Wasser gelassen worden. »Die »Tanis«, ein Schwesterschiff des auf derselben Werft für die genannte Gesellschaft erbauten Dampfers »Ostria«, hat nahezu dieselben Dimensionen wie dieser. Es hat eine Länge von 410', eine Breite von 50½', eine Tiefe von 32,6', sowie eine Tragfähigkeit von 7500 t Schwergut bei 24' Tiefgang im Seewasser. Das nach dem Zellensystem gebaute und mit der höchsten Klasse des »Germanischen Lloyd« 100 A 4, versehene Schiff, das hauptsächlich für den Frachtverkehr zwischen Hamburg und der Westküste Südamerikas bestimmt ist, wird auch eine Kajüteinrichtung für 30 Passagiere erster, 20 Passagiere zweiter Klasse, sowie für eine grössere Anzahl Zwischendecker erhalten. Die dreifache Expansionsmaschine erhält ihren Dampf aus zwei Doppelenden- und zwei Einfachenden-Kesseln, die auf einen Dampfdruck von 15 Atmosphären konzessioniert worden sind. »Die »Tanis« wird mit den neuesten technischen Einrichtungen ausgestattet werden, sie erhält u. a. elektrische Beleuchtung in allen Räumen, viele Hülfsmaschinen, darunter Asche-, Kohlenwinden u. a. m.

Vermischtes.

Vorlesungswesen der Oberschulbehörde. Der Director der Navigationsschule, Herr Dr. Bolte, wird die erste Reihe seiner öffentlichen Vorlesungen über »Die Führung des Chronometerjournals, seine Grundlagen und Ausnutzung (neue Vorschriften der See-Berufsgenossenschaft)« am Mittwoch, den 29. Oktober, beginnen und am 5. und 12. November fortsetzen. Die Vorlesungen finden von 7½—9 Uhr abends im Hörsaale B des Johanneums (Speersort) statt. Einlasskarten zu denselben sind nicht erforderlich.

Prüfungswesen.

Montag den 24. November d. J., morgens 8½ Uhr, beginnt in der Navigationsschule zu Leer eine Prüfung zum Schiffer auf grosser Fahrt. Anmeldungen nimmt bis zum 23. November der Navigationslehrer, Herr Hahn in Leer entgegen.

Dienstag den 2. Dezember d. J., morgens 8½ Uhr, beginnt in der Navigationsschule zu Papenburg eine Prüfung zum Seesteuermann. Anmeldungen nimmt bis zum Tage vorher der Navigationslehrer, Herr Bollwin in Papenburg entgegen.

Dienstag den 16. Dezember d. J., 8½ Uhr morgens, beginnt in der Navigationsschule zu Geestemünde eine Prüfung zum Seesteuermann und zum Schiffer auf grosser Fahrt. Anmeldungen dazu nimmt bis zum Tage vorher der Navigationsschul-Direktor, Herr Jungclaus in Geestemünde entgegen.

Das erste Spiritusmotorboot der Hamburg-Amerika Linie. Es ist noch in Erinnerung, wie vor einigen Monaten der Deutsche Kaiser von seiner Fahrt auf dem Schnelldampfer »Kronprinz Wilhelm« aus die Direktion der Hamburg-Amerika Linie mittelst Funkentelegraphie zur Verwendung von Spiritus bei ihren Hafenböten anregte. Die Gesellschaft hat alsbald ein Spiritusmotorboot in Auftrag gegeben, das jetzt bereits unter dem Namen »Hapag 7« im Hafen fährt und im Inspektionsdienst der Gesellschaft beschäftigt ist. Das elegante Kajütsboot ist 10 m lang, läuft 8 Knoten, seine Maschine entwickelt 23 Pferdestärken. Die Kosten belaufen sich auf 15 000 Mk. Der Motor wird mit Benzin angeheizt, und diese Heizung alsbald nach dem Antrieb durch Heizung mit denaturiertem Spiritus von 90° ersetzt. Der Spiritusverbrauch beträgt etwa 0,6 l pro Pferdekraft und Stunde. Geräusch und Geruch sind bei diesem Motor auf ein Mindestmass beschränkt; durch elektrische Zündung wird jederzeit ein rascher Antrieb ohne Zeitverlust ermöglicht. Die Spiritusproduzenten haben die Hand dazu geboten, um mit diesem Boot die Verwendbarkeit des Spiritus für Schiffszwecke auszuproben.

Die Deutsche Levante-Linie richtet folgendes Zirkular an ihre Klientel: In Veranlassung gewisser unliebsamer Vorfälle in einem Haupthafen der Levante, sehen sich unsere Versicherungs-Gesellschaften unter Hinweis auf Artikel 13 des Tarifs für den »Deutschen Levante-Verkehr« genötigt, in Zukunft strikte darauf zu achten, dass im Falle von Beschädigung von Waren, welche im »Deutschen Levante-Verkehr« verladen und durch unsere Vermittelung versichert worden sind, die entsprechenden Schadenszertifikate ausschliesslich durch den Vertreter des »Vereins Hamburger Assecuradeure«, oder, falls dieser an dem betreffenden Platze nicht vertreten sein sollte, in erster Linie durch Lloyds Agent, in zweiter Linie durch den deutschen Konsul, sonst durch den Konsul einer befreundeten Macht ausgestellt werden. Es ist mehrfach vorgekommen, dass derartige Schadens-Zertifikate durch die Agenten einer einzelnen Versicherungs-Gesellschaft aufgemacht wurden, und wenn unsere Versicherer solche Beglaubigungen auch bislang gelegentlich honorirt haben, so bedauern sie, dies in Zukunft nicht mehr tun zu können.

Der **Verband Deutscher Küstenschiffer** (Vorsitzender Herr Wilh. Plump in Friedrichstadt) hat eine für die Küstenschiffer der Nord- und Ostsee und die Grundbesitzer der Ostseeküste wichtige Ministerialverfügung herbeigeführt. Seit alter Zeit ist nämlich die **Steinfischerei** an der Ostküste Schleswig-Holsteins für die Küstenschiffer eine sehr lohnende Erwerbsquelle gewesen. Diese Steinfischerei wurde besonders dann betrieben, wenn es den Küstenschiffern bei der Fahrt in die Ostsee an Rückfrachten fehlte, und es wurden die bei dieser Gelegenheit gefischten Felssteine an den Nordseeküsten zu recht hohen Preisen verkauft, um bei Buhnen- und Dammbauten Verwendung zu finden. Die Besitzer der anliegenden Grundstücke an unserer Ostseeküste beschwerten sich aber bei der Königl. Regierung gegen diese Steinfischerei und beanspruchten die dort liegenden Felsblöcke, die gleichzeitig die Küste schützen, als ihr Eigentum. Die Regierung gestattete daraufhin die Steinfischerei nur in einer Entfernung von 150 m von der Küste, verbot dieselbe später aber ganz, als die genannten Besitzer, besonders die Grossgrundbesitzer der Ostküste, eine abermalige Beschwerde auch hiergegen einreichten. Gegen dieses Verbot der Regierung erhob der Verband Deutscher Küstenschiffer unter dem 25. Februar d. J. Rekurs bei dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten in Berlin und hierauf ist nun bei Herrn Wilh. Plump in Friedrichstadt die Entscheidung eingegangen. Nach derselben ist die Eingabe des gen. Verbandes im allgemeinen für begründet erachtet worden. Infolgedessen ist das Verbot der Regierung hinsichtlich der Steinfischerei in der Ostsee aufgehoben und diese wieder in

zu einer Entfernung von 150 m von der Ostseeküste im ganzen Ostseegebiete gestattet.

Cape Tormentine, New-Brunswick (Canada). Den Herren Funch, Edye & Co., New-York, geht betreffs dieses Hafens die folgende Zuschrift zu: »Dieser Hafen ist wegen der geringen Wassertiefe an den Ladeplätzen immer gemieden worden und nur leicht beladene Dampfer haben sicher dorthin gelangen können. Wir können nunmehr mitteilen, dass an den Ladeplätzen Baggerungen vorgenommen worden sind, sodass dort jetzt ca. 26' Wasser bei Hochwasser und ca. 18¼ bis 19' bei niedrig Wasser sind.«

Kleine Mitteilungen.

Im Einverständnis mit Lord Muskerry hat das englische Oberhaus den Beschluss gefasst, dass die der Spezialkommission zum Entwurf einer **Mindestladelinie** übertragene Arbeit erst im nächsten Jahre beim Zusammentritt des Parlaments wieder aufgenommen werde.

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein Hamburg.

Sitzung vom 27. Okt. Nachdem drei Herren zur Aufnahme in den Verein vorgeschlagen und nachdem die Eingänge erledigt waren, bespricht Herr Kapt. Leithäuser seine Schallsignale in längerer Ausführung. An seine Darlegungen schloss sich eine eingehende Diskussion, in der vorwiegend die Eigenschaften von Seitenschall- und von Kurssignalen mit einander verglichen werden, um zu dem Resultat zu gelangen, dass bei der Wichtigkeit des Gegenstandes von einer endgültigen Beschlussfassung in dieser Sitzung abgesehen werden müsse. Nächste Sitzung am 3. November.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 29. Oktober. Unter dem Vorsitze des Herrn Kapt. Bendix wurde zunächst das Andenken des verstorbenen Mitgliedes Herrn Kapt. Israel in üblicher Weise gehrt und darauf wurden als ordentliche Mitglieder die Herren Kapitäne Heinr. Prohn, D. »Magdeburg« und Henry Grabow, D. »Helfrid Bismark« aufgenommen. Nach Erledigung der Eingänge, darunter die von der Handelskammer dem Senat übermittelte Vorschlagsliste der Beisitzer des Seeamts für das Jahr 1903, wurde in die Tagesordnung eingetreten: 1. Feuerschiff bei Langeoog. Diesem Gegenstande wurde eine längere Besprechung gewidmet, während welcher die Auslegung eines Feuerschiffs bei der Wester Till Boje, für welches der Verein schon früher eingetreten, in den Vordergrund gerückt wurde, zumal da für das von den Cuxhavener Staatslotsen angeregte Feuerschiff bei Langeoog, eine genügende Begründung nicht beigebracht worden ist. Es wurde daher vorweg von einer Beschlussfassung abgesehen und soll der Verein Cuxhavener Staatslotsen ersucht werden, sich näher über seine Anregung auszusprechen. 2) Der von Herrn Kapt. Leithäuser eingebrachte Antrag »Bei Nacht haben alle Schiffe auf der Strecke Kugelbaake bis zur Quarantänestation oberhalb von Cuxhaven mit mässiger Geschwindigkeit zu fahren« wurde nach längerem Meinungsaustausch abgelehnt. 3) Die von Herrn Kapt. Jolies in letzter Sitzung aufgeworfene Frage (»Hansa« S. 515) wurde in der zahlreich besuchten Versammlung einstimmig, wie folgt beantwortet: »Der Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg hält es für selbstverständlich, dass der Steuermann auf solchen Schiffen, auf welchen Wache um Wache gegangen wird, die Journalführung während der Freiwache vollziehe.« Nächste Sitzung am 5. November.

Der **Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine Hamburg** schreibt: Der Verein hielt am Donnerstag, den 23. Oktober eine gut besuchte Mitglieder-Versammlung ab. Es wurde zunächst die Einrichtung des Jollenführers V, zur grösseren Sicherheit der Passagiere besprochen und hervorgehoben, es sei sehr anzuerkennen, wenn auf den Hafen- und Flussdampfern mehr Vorsichtsmassregeln getroffen würden, denn gerade auf diesem Gebiet sei bisher viel gesündigt worden. Es wurde dann der Versammlungsbericht des nautischen Vereins verlesen und zu dem Punkt der Tagesordnung betreffs »Leithäusersche Schallsignale« Folgendes ausgeführt: Der Verein könne die Ansicht, dass Schallsignale bei Nebel auf 1¼ bis 1¾ Strich genau zu hören seien, nicht teilen. Es seien im Gegenteil von verschiedenen Seiten Beispiele aus der Praxis angeführt, welche genau das Gegenteil ergäben. Ausserdem sei auch bei dieser Behauptung die Einschränkung bei ruhigem Wetter gemacht worden. Wenn nun auch bei Nebel vielfach ruhiges Wetter herrschte, so trete doch auch andererseits häufig der Fall ein, dass man bei unruhigem Wetter Schallsignale geben müsse. Bei einer neu zu schaffenden Vorschrift müssten aber unter allen Umständen beide Fälle berücksichtigt werden. Die Versammlung stimmte darin überein, dass die jetzigen Nebelsignale vielfach unzureichend seien, ist aber andererseits der Ansicht, dass die Leithäuserschen Signale in ihrer jetzigen Form zu kompliziert seien, um eine Verbesserung darzustellen. Der Vorsitzende empfiehlt den anwesenden Herren, sich mit dieser Materie eingehend zu beschäftigen und an die Vereinsleitung zu berichten.

Kaiser Wilhelm-Kanal.

Betriebs-Ergebnisse im Monat September 1902.

(Mitgeteilt durch Gläfcke & Hennings, Schiffsmakler, Brunsbüttelkoog—Hamburg—Holtenau)
(Nach Ermittelungen des Kaiserl. Kanalamts Kiel)

Es passierten den Kanal in beiden Richtungen:

Dampfer mit eigener Kraft	1162	mit 329 676 t	N.-R.
do. geschleppt	—	» —	»
Segler, geschleppt oder mit eigener Kraft	1930	» 70 240	»
Leichterfahrzeuge	268	» 43 147	
Zus.	3360	» 443 063 t	N.-R.

Von den Dampfern fuhren unter

deutscher	Flagge	877 Fahrzeuge	mit 184 704 t	N.-R.
britischer	»	53 »	» 37 459	»
dänischer	»	78 »	» 34 155	»
schwedischer	»	66 »	» 22 270	»
norwegischer	»	33 »	» 16 033	»
französischer	»	2 »	» 708	»
russischer incl. finn.	»	21 »	» 15 121	»
div. Flaggen	»	32 »	» 19 226	»

Es hatten einen Tiefgang

von weniger als 5,9 m	3240 Schiffe
» 6 m bis 8,5 m	34 »

Die durchschnittliche Fahrzeit betrug:

für Dampfer mit 0,1—5,4 m Tiefgang:	9 Std. 32 Min.
» » » 5,5—6,9 » »	11 » 36 »
» » » 7,0—8,5 » »	11 » 26 »
» Schleppzüge	19 » 44 »

Die Abfertigungszeit in den Endschleusen betrug:

in Brunsbüttel	eingehend:	22 Min.
	ausgehend:	16 »
in Holtenau	eingehend:	21 »
	ausgehend:	16 »

Es passierten bei elektrischer Beleuchtung:

während weniger als der halben Fahrzeit	289 Fahrzeuge
» der halben oder eines grösseren Teiles der Fahrzeit	293 »

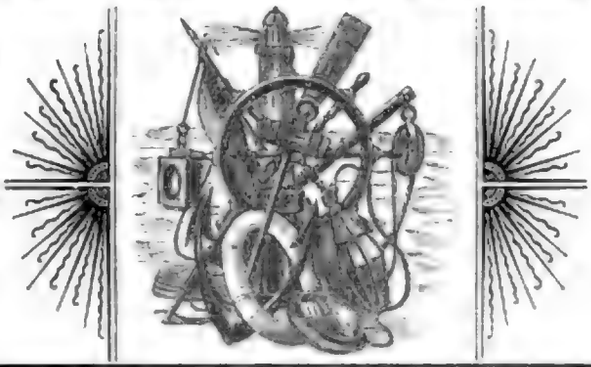
Betriebserschwerender Nebel herrschte an 15 Tagen.

Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer
zu Hamburg.
(Geschäftsführender Verein, Steinhöft 1.)

Seeschiffer-Verein „Weser"
in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin"
in Stettin.



Schiffer-Gesellschaft
in Lübeck.

Verein
Flensburger Seeschiffer
in Flensburg.

Seeschiffer-Verein
in Danzig.

Eingabe des Verbandes an die verschiedenen Reichstagsfraktionen
betreffend
Einstellung eines Etats für Mittel zur Sicherheit der Schiffahrt.

In seinem am 3. und 4. März d. J. in Berlin abgehaltenen Verbandstage hat der Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine den folgenden Antrag angenommen:

„Der Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine stellt an die verschiedenen Reichstagsfraktionen den Antrag, einen besonderen Etat aufzustellen — unabhängig vom militärischen Etat des Reichs-Marine-Amts — in welchem die Mittel bewilligt werden, die nötig sind für die öffentliche Sicherheit der Schiffahrt: Leuchtfeuer, Feuerschiffe, Bezeichnung von Wrack- und Betonnung der deutschen Küstengewässer. Der Verband weiss sehr wohl, dass durch Verwirklichung dieses Antrages in die Hoheitsrechte der einzelnen Bundesstaaten eingegriffen wird, er bittet aber dennoch um Berücksichtigung seiner Anregung."

Der ergebenst Unterzeichnete bringt hiermit diesen Beschluss des Verbandes, der mit seinen 6 Vereinen in Danzig, Stettin, Flensburg, Lübeck, Hamburg und Bremerhaven ca. 1000 Kapitäne hinter sich hat, zur gefälligen Kenntnisnahme der Fraktionen des Hohen Reichstages, mit der Bitte, im Interesse aller Beteiligten, denselben einer geneigten Prüfung und Berücksichtigung unterziehen zu wollen.

Zur Begründung seines Antrages gestattet sich der Verband auf folgende Argumente hinzuweisen:

Der vorstehende Antrag ist in erster Linie auf die mangelhafte Befeuerung der Oderbank zurückzuführen. Bereits seit dem Jahre 1871 ist in kurzen Intervallen, zu wiederholten Malen, von allen nautischen Korporationen das Gesuch an die Regierung gerichtet worden, eine bessere Bezeichnung der Oderbank veranlassen zu wollen, doch sind alle eingehenden Vorstellungen bis heute resultatlos verlaufen. Die vielen Unglücksfälle, welche auf die Untiefen der Oderbank zurückgeführt werden müssen, sollten doch endlich die Überzeugung zur Geltung bringen, dass Wandel geschaffen werden muss, damit den Verlusten an Leben und Eigentum vorgebeugt wird. Ein Einblick in die Statistik über die vielen Schiffsverluste an dieser Stelle wird ein beredtes Zeugnis für eine dringend notwendige Verbesserung der noch heute so ungenügenden Bezeichnung der Oderbank ablegen.

Nachdem in der Zwischenzeit der Freihafen in Stettin errichtet und eine Vertiefung des Fahrwassers nach Swinemünde vorgenommen worden sind, hat diese Verkehrserleichterung es mit sich gebracht, dass jetzt die grössten Schiffe der Welt den Hafen von Stettin aufsuchen. Durch den immer noch wachsenden Tiefgang solcher Schiffskörper ist die Gefahr, welche beim Passieren der Oderbank, deren Untiefen 5.5 und 6 m betragen, schon erheblich flacheren Schiffen erwächst, bedeutend erhöht worden.

Auch die grossen Schiffswerften an der Oder haben ein hervorragendes Interesse daran, dass die Zufuhrwege zum Stettiner Hafen eine erhöhte Sicherheit erlangen. Wer nun die Navigierung in der Ostsee kennt und die unbeständige Witterung, fast 7 Monate des Jahres unsichtiges und trübes Wetter, sowie die unberechenbaren Strömungen, der wird unter allen Umständen zugeben müssen, dass an beregter Stelle vor allem Andern ein Feuerschiff für die verlangte Sicherheit ausgelegt werden muss.

Zu dieser Ausführung darf der Verband bemerken, dass auch das Reichs-Marine-Amt vollkommen auf dem Boden des vorerwähnten Antrages steht, denn es genügt nicht allein, Kriegsschiffe zum Schutze des Landes und des Handels zu bewilligen, sondern es muss auch daneben für Einrichtungen zur Sicherheit dieser Schiffe selbst gesorgt werden, wenn sie stets bereit sein sollen, auf die hohe See hinauszugehen; und das können sie nur, wenn sie in einem ausreichend und sicher bezeichneten Fahrwasser zu manövrieren vermögen.

(Schluss folgt.)

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.

Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1902. No. 45. Hamburg, den 8. November. XXXIX. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Ideen zu den Vorschlägen über neue Nebelsignale. — Untergang der Viermastbark »Euterpe«. — Deutsche Hochseefischerei. — Ober-Seeamtsverhandlungen. — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mitteilungen. — Vereinsnachrichten. — Kaiser Wilhelm-Kanal. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Auf dem Ausguck.

Welchem Zusammentreffen unglücklicher Umstände auch immer die **Explosion der Kohlenladung an Bord der »Euterpe«** (Siehe Seite 534) und deren Untergang zugeschrieben werden mag, das Vorhandensein stark entwickelter Gase war jedenfalls die primäre Ursache des Unfalls. Ob die angesammelte Explosivkraft durch ein offenes Licht oder auf andere Weise Gelegenheit zur Entfaltung erhielt, ist von geringer Bedeutung, gegenüber der Frage, durch welche Umstände die Gaseansammlung begünstigt worden ist. Das Seeamt nennt die an Bord vorhandene Oberflächenventilation vorzüglich. Diesen Standpunkt vermögen wir, gestützt auf die weiteren seeamtlichen Feststellungen, leider nicht zu teilen. Zunächst liess die Oberflächenventilation im Unterraum, mit nur zwei Ventilatoren ohne jegliche Luftverbindung untereinander, recht viel zu wünschen übrig. Warum waren die Längsschotten im Unterraum nicht ebensogut wie im Zwischendeck aufgerichtet, um für einen durchgehenden Luftzug vom Vor- zum Hinterschiff und umgekehrt sorgen zu können? Die Kohlen lagen im Unterraum in der Mitte bis unter Deck und hinderten jegliche Luftverbindung zwischen dem vorderen und hinteren Ventilator! Und im Zwischendeck? Das Schiff segelte vor dem Wind, die Luft im Laderaum hatte also eine von vorne nach hinten gerichtete Bewegung. Sie drang durch den vordersten Ventilator, der unmittelbar unter der Fock stand, in das Zwischendeck, um sich nach hinten hin zu verteilen. Auf ihrem Wege dorthin passierte sie den durch das Mannschaftslogis führenden Ventilator, der die Bewegung der Luftströmung entschieden beeinflusste und aller Wahrscheinlichkeit nach einen erheblichen Teil des durch den vorderen Ventilator in den Raum gedrungenen Luftquantums in sich aufsog und an Deck ausströmen liess. Dadurch erfuhr die Luftzirkulation eine unangenehme Störung. Nach unserer Meinung wird eine erfolgreiche Oberflächenventilation am sichersten dann gewährleistet, wenn die, sei es durch den vordersten oder hintersten Ventilator, in den Laderaum eindringenden Luftmassen sich ungehindert von einem Ende des Raumes zum anderen zu bewegen vermögen und nicht, wie im Falle »Euterpe«, in ihrem Lauf durch Luftschachte unterbrochen oder gar aufgehalten werden. — Im Anschluss an den durch die seeamtliche Untersuchung ermittelten Tatbestand mag noch erwähnt werden, dass die deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger dem Führer des »Rydall Hall« Herrn Kapt. Foster Curtis für die in sehr prompter Weise ausgeführte Rettung der Schiffbrüchigen die kleine goldene Medaille nebst Diplom verliehen hat, ferner sind 800 Mark von dieser Gesellschaft angewiesen worden, sowohl zur Verteilung unter die Mannschaft, welche sich an der Rettung beteiligt hat, als auch an diejenigen, welche die Schiffbrüchigen in so anerkennenswerter Weise verpflegt haben. Die Rettung der im Wasser schwimmenden Schiffbrüchigen wurde durch zwei gleichzeitig zu Wasser gelassene Boote vom »Rydal Hall« aus bewerk-

stelligt, von denen das eine Boot die vorne, das andere die hinten von der »Euterpe« über Bord gesprungenen Leute aufnahm. Die Verpflegung an Bord des »Rydal Hall« sowie die Behandlung und Bewachung der Verletzten durch fortwährende Wachestellung sind in einer derartig aufopfernden Weise ausgeführt worden, dass eine öffentliche Anerkennung auch an dieser Stelle nicht unterlassen werden soll; jeder an Bord des Dampfers hat für die Schiffbrüchigen getan was er konnte und gegeben was er hatte. Wir sind erfreut, diese Tatsache hier feststellen zu können.

* * *

Von einem hervorragenden Anhänger des »Rechts« und »Links« **Ruderkommandos** geht uns folgende Zuschrift zu:

In der Erörterung über die Kollision »S 42« »Firsby« (No. 43, S. 512) ist das alte Ruderkommando gebraucht. Es würde die Einbürgerung des »Rechts« und »Links« sehr fördern, wenn in allen bezüglichen Auseinandersetzungen dieses Kommando gebraucht würde. Auch das Verständnis würde dadurch erleichtert werden. Ich meine bemerkt zu haben, dass das hamburgische Seeamt neuerdings zu diesem Gebrauch übergegangen ist. Vielleicht führen auch Sie ihn ein und geben gelegentlich die Anregung, es allgemein zu tun.

Wir nehmen diesen Fingerzeig dankend an. Ihm zu folgen, scheint uns umsomehr Gebot, als bekanntlich der preussische Handelsminister in einer durch die Tagespresse verbreiteten Notiz eine Verordnung für ein gemeinsames Ruderkommando in nächste Aussicht gestellt hat. Und da anzunehmen ist, dass die Regierung ihre Entschlüsse in Einklang mit den Wünschen der weitaus meisten praktischen Seeleute fassen wird, also das »Rechts« und »Links« Kommando Aussicht hat, legalisiert zu werden, kommen wir der Regierung zweifellos entgegen, wenn wir schon jetzt ausschliesslich die Bezeichnungen »Rechts« und »Links« bei Angaben über Rudermanöver gebrauchen. Die guten Eigenschaften dieses Ruderkommandos werden übrigens in immer weiteren Kreisen erkannt. So konnte der Vorsitzende des Kieler Nautischen Vereins, Herr Geh. Rat Sartori, am 1. November die Mitteilung machen, dass die Kieler Reedereien H. Diedrichsen, Gebr. Andersen und Paulsen & Ivers bereits seit dem 1. Juli das neue Ruderkommando auf ihren Schiffen eingeführt haben. Auch mehrere Kapitäne der Reederei von Sartori & Berger lassen nach diesem Ruderkommando steuern.

* * *

Die Kieler Handelskammer hat sich mit der neuen **Abgaben-Vorschrift der Suez-Kanal-Gesellschaft** auf Grund einer Eingabe beschäftigt, die die Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Hansa«, Bremen an den Reichskanzler eingereicht hat. In Übereinstimmung mit dem von der Bremer Reederei gemachten Vorschlag, hält die Kammer das Zustandekommen einer internationalen Konferenz für sehr notwendig, damit eine Revision der Kanal-Vorschriften über Schiffsvermessungen nach modernen Anschauungen herbeigeführt werde. Wir erinnern, dass sich diese Anschauung mit derjenigen deckt, die wir zuerst im Juni und erneut im September hier ausgesprochen haben. Wenn eine derartige Konferenz auch zugleich mit der Aufgabe betraut würde, aus dem Labyrinth der verschiedenen Schiffsvermessungen einen Ausweg, eine für alle Nationen gültige Verständigung und Einheitlichkeit herbeizuführen, dann wiederholen wir einen Wunsch, der hier schon früher ausgesprochen wurde und dessen Verwirklichung im Interesse deutscher Schiffahrtsinteressenten liegt.

* * *

Bisher hat man sich in Russland zu wenig mit einem sehr empfindlichen **Uebelstande des Hafens von St. Petersburg** beschäftigt, ein Uebelstand, der dem Handel recht bedeutende Störungen und Verluste verursacht. Es ist der Zustand der Leichterfahrzeuge. Da der den Zugang zu der Newa-Residenz von Kronstadt her bildende »Seekanal« noch immer nicht die genügende Tiefe hat, so müssen die ausländischen Dampfer mit einem grösseren Tiefgange als 19 russische Fuss (1 russ. Fuss = 0,305 m) ihre Ladung im Hafen von Kronstadt umladen. Von hier werden die Ladungen auf offene Fahrzeuge, die oben genannten »Lichterü« nach St. Petersburg geschafft. Die meisten dieser Fahrzeuge sind altersschwach und mehr zum Zerschlagen als zum Transport von Massengütern geeignet. Daher vergeht keine Schiffsperiode, ohne dass in der Newa-Bucht nicht mehrere solcher Leichterfahrzeuge untergehen und mit ihrem Wrack die Schiffahrt erschweren. In den meisten Fällen denkt man an eine Hebung dieser Wracks gar nicht, aber es versuchen, namentlich im Falle die Ladung versichert sein sollte, die zum Ersatze verpflichteten Versicherungsgesellschaften, nur diese ganz oder teilweise zu heben. Der Rumpf dieser Schiffe bleibt aber im Fahrwassar liegen, und die Regierung hat die bisher ziemlich langsam und daher ungenügend durchgeführte Aufgabe, das Fahrwasser zu säubern und die gefährdeten Stellen mit Bojen u. s. w. zu bezeichnen. Es sollen zur Zeit fast 50 solcher untergegangenen Fahrzeuge in der Wasserstrasse liegen. Man fordert daher immer lauter, dass die Hafenverwaltung und die mit der Beaufsichtigung des Fahrwassers beauftragten Behörden endlich diesen Zuständen ein Ende machen und die durch ihre Unbrauchbarkeit die Schiffahrt gefährdenden Leichter aus den Schiffslisten streichen lassen.

* * *

Professor Heleshaw an der technischen Hochschule in Liverpool hat kürzlich die **Eigenschaften** des **Turbinensystems** einer eingehenden Betrachtung unterzogen. Die an Bord der englischen Torpedofahrzeuge angestellten Versuche sind bekannt; es genügt die Erwähnung, dass »Turbinia« 34½ Knoten, »Viper« und »Cobra« je 35½ Knoten bei der Probefahrt erzielt haben. Hiermit war die Geschwindigkeitsfrage in überaus günstigem Sinne beantwortet; über die anderen Eigenschaften des Turbinensystems, insbesondere über den Kohlenverbrauch, also über die ökonomische Seite fehlten die entsprechenden Angaben. Diese Lücke hat Professor Heleshaw nun insofern ausgefüllt, als er entsprechende Vergleiche anstellte, zwischen den mit der Parson'schen Erfindung ausgerüsteten Flusspassagierdampfern »King Edward« und »Queen Alexandra« und zwischen gleich grossen demselben Zweck dienenden Raddampfern. Darnach hatten die beiden Fahrzeuge mit ihren Hohen Namen während der Saison 480 t Kohlen weniger als die Paddelboote gebraucht und trotzdem noch bessere Fahrtleistungen erzielt. Ausserdem konnten die Räumlichkeiten der Turbinendampfer, in ihrer Eigenschaft als Passagierboote, wegen des geringeren Umfangs ihrer Maschinen bedeutend mehr ausgenutzt werden. Für ihre Eigentümer Vorzüge, die wohl der Erwähnung auch hier wert sind, zumal doch eine ganze Anzahl Raddampfer der Passagierbeförderung auch auf deutschen Flüssen dienen.

* * *

Mit dem zwischen der **Cunard-Linie** und der englischen Regierung abgeschlossenen **Vertrag** beschäftigt sich die »Shipping Gazette«. Und zwar hauptsächlich mit dem dritten Paragraphen, der bestimmt, »dass ebensowenig wie die Leitung der Gesellschaft auch ihre Aktien in die Hände von Ausländern gelegt werden dürfen.« Die englische Zeitung glaubt, dass sich diese Forderung unter den bestehenden Gesetzen nur sehr schwer durchführen lasse. Gegenwärtig besteht keine gesetzliche Vorschrift, die den Verkauf von Aktien an Ausländer verbietet, auch können Papiere durch Heirat oder Tod in den Besitz von Ausländern übergehen, ganz abgesehen davon, dass Niemand weiss, wie hoch die Anzahl der *zurzeit* im Besitz von Ausländern befindlichen Cunardaktien ist. Nehmen wir auch an, dass der Vertrag in seinen noch geheimen Klauseln das Verbot des Verkaufs von Aktien an Ausländer enthält und dass diese Forderung durch spätere Parlamentssanktion Gesetzeskraft erhält. Aber eine solche Bestimmung lässt natürlich den gegenwärtigen Besitzzustand ebenso unberührt, wie sie auch nicht zu verhüten vermag, dass durch Heirat oder Tod ein Besitzwechsel der Aktien zwischen Engländern und Ausländern Platz greift. Aber selbst wenn alle diese Befürchtungen unbegründet sind, welche Kautelen haben wir, die Aktien und die Leitung der Gesellschaft vor indirekter Kontrole durch Ausländer zu bewahren? Die Aktien mögen alle im Besitz britischer Untertanen sein und doch kann die Verwaltung und die Leitung des ganzen Unternehmens in den Händen von Ausländern liegen.« Wir sehen aus diesen Ausführungen, besonders aus dem Schlussresumé, dass in England der Glaube an den Patriotismus der stolzen Briten seit dem Morgantrust stark ins Wanken geraten ist und dass man selbst von angesehenen Männern — denn nur solchen wird natürlich die Leitung eines Unternehmens wie der Cunard-Linie übertragen werden — befürchtet, sie könnten pekuniärer Vorteile halber ihre Nationalität verleugnen.

* * *

Der Vorsitzende der vom **englischen** Unterhaus eingesetzten **Kommission** zur Beratung von **Schifffahrts-Subsidien**, Herr Evelin Cecil, hat einen Bericht veröffentlicht, in dem er seine Ansicht über die schwierige Frage auf Grund der Sachverständigen-Aussagen ausspricht. Natürlich erwartet er nicht für *alle* seine Vorschläge die uneingeschränkte Zustimmung der Kommissionsmitglieder, wohl aber darf er auf eine Billigung der hauptsächlichsten von ihm aufgestellten leitenden Grundsätze rechnen. Von besonderer Wichtigkeit sind folgende Forderungen: Subventionen sind in der Regel nur für geleistete besondere Dienste zu zahlen; Schnelligkeit ist ein Faktor, der beim Abschluss eines Subsidienvertrages weitgehende Beachtung verdient; der Schiffsführer, alle Offiziere und ein Prozentsatz der Mannschaft müssen britische Untertanen sein; alle Vorschriften des Handelsamtes sollen mit derselben Schärfe auf ausländische wie auf britische Schiffe Anwendung finden; die Leuchtfeuerabgaben sind abzuschaffen.

* * *

Nicht um einem bestimmten **Ausbildungssystem für Seeleute** das Wort zu reden, sondern um die vorherrschende Stimmung auf dem klassischen Boden der Schiffsjungenausbildung festzustellen, teilen wir mit, dass kürzlich in Liscand bei Liverpool der Grundstein zu einem Gebäude gelegt ist, in dem später junge mittellose Leute zum Seemannsberuf herangebildet werden sollen. Das im Werden begriffene Institut soll dem seit Jahresfrist in Greenwich bestehenden nachgebildet werden. Auch die Anschaffung eines Seglers ist in Aussicht genommen, um den Zöglingen neben den Vorzügen der Disziplin, deren Wert sie in der Erziehungsanstalt kennen lernen sollen, auch die ersten praktischen Handgriffe im Seemannsberuf beizubringen. Eigen-

tümer der neuen Ausbildungsstätte ist der englische Flottenverein. Deshalb wird auch die Kriegsmarine zunächst ihren Bedarf an Personal decken, ehe der Handelsflotte die reifen Erziehungsfrüchte in den Schooss fallen. Selbstverständlich lassen sich angebrachte Vergleiche zwischen den Absichten, von denen der Deutsche Schulschiffsverein geleitet wird, mit denjenigen nicht stellen, die der Inauguration des jüngsten englischen Schiffsjungen-Instituts zu grunde lagen. Bei uns das Bestreben, einen Nachwuchs tüchtiger Seeleute zu schaffen, in England (neben dem gleichen Wunsch) in erster Linie die Absicht, den Prozentsatz ausländischer Seeleute an Bord englischer Schiffe zu vermindern. Ferner: Bei uns werden von Ausnahmen abgesehen, die jungen Leute nur gegen Entrichtung einer Pension erzogen; in England, soweit die vom Flottenverein ins Leben gerufenen Schulen in Betracht kommen, werden mittellose und sehr oft moralisch und physisch heruntergekommene Jungen von der Strasse aufgesammelt, um in der Anstalt Unterkunft zu finden. In gleicher Weise erfolgt bekanntlich auch bei einer Anzahl englischer Schulschiffe die Rekrutierung der Zöglinge. Aber trotz aller Verschiedenheit in der Auffassung, bleibt doch die Tatsache bestehen, dass man in England wieder zum Bau von Schulgebäuden schreitet und den schwimmenden Ausbildungsstätten nicht diejenige Bedeutung zuerkennt, die ihr der Deutsche Schulschiffs-Verein, im Einverständnis mit der Mehrheit deutscher Seeleute, beilegt. Tempora mutantur.

* * *

Unterm 1. November schreibt uns ein Teilnehmer an der **Schiffsfeuerlöschprobe** auf dem Leichter »Steinhöft« (System Gronwald) Folgendes:

»Die von der deutschen Schiffsfeuer-Löschgesellschaft am Donnerstag und Freitag veranstaltete Löschprobe ist programmgemäss und erfolgreich verlaufen, nachdem die bei der ersten Probe im Juni sich gezeigten Mängel (grosse Undichtigkeit der Luken u. s. w.) während des Sommers beseitigt worden waren. In Gegenwart von einer Anzahl Interessenten und Vertretern der Feuerwehren zu Hamburg und Altona, sowie der Presse, wurde vorgestern Morgen die aus etwa 65 t Kohlen bestehende Ladung in Brand gesteckt. In Folge genügender Holzunterlagen und Hinzunehmen von Petroleum entwickelte sich bei offenen Luken das Feuer sehr rasch. Bereits nach 2 Stunden waren durch die intensive Hitze, die sehr nassen Lukendeckel und auch zum Teil das noch nässere Deck völlig trocken und das Pech in der Kalfaterung an mehreren Stellen flüssig geworden, wobei die äussere Schiffswand eine Temperatur von 50 bis 60 Grad Celsius aufwies. Als die Hitze am vorderen Contaktthermometer 177 und am hinteren 130 Grad Celsius anzeigte, wurden die Luken festgeschlossen, und das Löschungswerk mittels Kohlensäure begonnen. Schon beim Einlassen der ersten Kohlensäureflaschen zeigte sich eine merkliche Abnahme der Temperatur im Schiffsraum, die mit jeder weiteren Flasche Kohlensäure um so auffälliger wurde. Wenn auch die Erwärmung der Apparate durch die enorme Kälte der Kohlensäure bald ineffectiv wurde, so muss doch zugestanden werden, dass das Einlassen der Kohlensäure glatt vor sich ging und die Apparate tadellos funktionirten. Im Ganzen wurden 24 Flaschen á 20 kg. Inhalt geleert, was das rechnungsmässige Quantum Kohlensäure (25 % vom Luftraum) um 1—2 % übersteigt. Dieses Ueberschreiten kann jedoch bei objektiver Beurteilung nicht in die Wagschale fallen, da die Veranstalter des Versuches schon am folgenden Tage die Löschung vollendet zu haben wünschten. In der Praxis, wo einer längeren Einwirkung der Kohlensäure nichts im Wege steht, dürfte man, nach dem bei diesem Versuche erzielten Resultate zu urteilen, mit dem vorgeschriebenen Quantum von 25 % selbst bei so schwierigen Fällen, wie eine von glühender Kohle angefüllte Ladung, sehr gut auskommen. Wo es sich in der Praxis jedoch lediglich um eine Erhitzung (nicht nur Glut) handelt, dürfte zur Wiedergewinnung einer Normaltemperatur die nötige Kohlensäure ganz gering sein. Denn der Kohlensäure wohnt, wie diese Löschprobe wiederum zeigte, eine geradezu staunenswerte Abkühlungsfähigkeit inne. Innerhalb nicht ganz 3 Stunden war die Temperatur vorne von 177 ° auf 31 ° Celsius und hinten von 130 ° auf 28 ° Celsius gefallen, und gestern morgen vor Oeffnung der Luken ergab die Messung sogar nur 14 ° resp. 13 ° Celsius. Von dem ersten Einlassen der Kohlensäure bis zum Öffnen der Luken waren 22½ Stunden verstrichen.

Die Öffnung erfolgte gestern Morgen unter der Aufsicht des Herrn Brandmeisters Krebs, in dessen Händen, ebenso wie vorgestern, die feuerwehrtechnische Leitung des Versuchs lag.

Um dem Rauch und der Kohlensäure einen schnelleren Abzug zu gewähren, wurde mit einer Luftzuführungsturbine unter 2 Atm. Druck eine geraume Zeit lang Luft in den Raum eingepumpt. Beim Betreten des letzteren konnte konstatiert werden, dass das Feuer im Vorderschiff vollständig erloschen war. Der hintere Kohlenhaufen wies jedoch noch Stellen auf, aus denen Rauch hervorquoll und die so heiss waren, dass man die Hand nicht darauf legen konnte; auch zeigte das Thermometer an einigen Stellen, in die man es hineinsteckte, noch eine Temperatur von mehr als 150° C an. Beim Umschaufeln stellte es sich jedoch heraus, dass auch nicht eine Spur von Glut zu entdecken war, sodass es sich also lediglich um aufgespeicherte Wärme handelte, die, falls man

den Raum noch länger unter der Einwirkung der Kohlensäure belassen hätte (wie das in der Praxis natürlich der Fall sein würde), jedenfalls auch beseitigt worden wäre. Wäre ein Feuerherd, eine Glut noch vorhanden gewesen, so hätte die Luftzufuhr, die durch Anwendung der Turbine erhöht wurde, und das durch Umschaufelung erfolgte Bloslegen der heisseren Stellen sicherlich das Feuer wieder angefacht. Dies geschah jedoch nicht, obwohl bei dem herrschenden starken Winde die Luken offen blieben. Adends zog dann auch schon die Feuerwehr die zurückgelassene Wache zurück.

Einen Beweis für den vollständigen Erfolg des Versuchs boten am besten die unten liegenden Kohlen, die, obwohl sie stark ausgeglüht und in Kokes verwandelt waren, zum Teil auch kompakte Massen von Schlacke bildeten (ein Beweis dafür, dass die Kohle kräftig gebrannt hatte), sich doch vollständig kühl anfühlten.

In der Praxis würde sich die Sache insofern anders gestalten, als man nach erfolgter Löschung des Brandes die Luken geschlossen und den Schiffsraum noch eine Zeit lang vermittelst weiterer, jedoch minimaler Zufuhren von Kohlensäure auf einer so niedrigen Temperatur halten würde, bis jede Gefahr einer nochmaligen Entzündung beseitigt ist.

Ziehen wir das Fazit des Löschversuchs, so dürfen wir wohl sagen, dass die deutsche Feuerlöschgesellschaft den Beweis erbracht hat, dass die so häufigen Kohlenbrände an Bord von Schiffen, denen man bisher so gut wie hülflos gegenüberstand, durch das System Gronwald erfolgreich bekämpft werden kann. Bezüglich der Rentabilität der Einrichtung geben folgende Daten Aufschluss.

Die Bremer Reederei »Visurgis«, Aktien-Gesellschaft, hat ihr Vollschiff »Nesaia«, 1774 t R., mit dem Gronwald'schen System ausgerüstet. Das Schiff ist im Mai ds. Js. mit einer Ladung westfälischer Fettkohlen (eine sehr leicht entzündliche Kohle) von Bremen nach Tsingtau abgegangen und am 30. September wohlbehalten dort angekommen. Der Kapitän hat telegraphiert, dass er frühzeitig in den Raum Kohlensäure eingelassen und dass die Ladung infolgedessen keine Spur von Erhitzung gezeigt habe. Die Kosten der Einrichtung betrugen auf der »Nesaia« 6—7000 Mk. Die Kosten sind aber schon dadurch gedeckt, dass der Verein der Bremer Assekuradeure den Reedern des Schiffes eine Ermässigung von $1^1/_4$ pZt. in der Versicherungsprämie bewilligt hat, weil es mit dem Apparat versehen war. Die Kosten für 20 kg komprimierter Kohlensäure betragen 10 Mk., die Behälter kosten das Stück 30 Mk. Der Vorrat für die Reise beträgt reichlich bemessen etwa 60 Behälter voll Kohlensäure. Also würde das Schiff bei der zweiten Reise nach Wiederauffüllung der Behälter infolge der Prämienermässigung einen baaren Überschuss von etwa 3000 Mk. und bei der dritten Reise einen solchen von ca. 5400 Mk. haben.

Ideen zu den Vorschlägen über neue Nebelsignale.

Von Nautikus.

Wie in der Lichterfrage für Fischereifahrzeuge in der bekanntlich der grösste Wirrwarr herrschte und noch herrscht, dessen Beseitigung allseitig aufrichtig gewünscht wird, hat Kapitän Leithäuser auch das Verdienst, die Frage der Seitenhörsignale bei Nebelwetter bei uns durch seine beachtungswerten und durch das Gewicht langjähriger Erfahrung gestützten Vorschläge in Fluss gebracht zu haben, nachdem früher schon die Frage in England seitens der Shipping Gazette erfolglos behandelt worden war. Die Fachvereine werden der Erledigung dieses bedeutsamen Gegenstandes noch manche Stunde zu widmen haben; denn je länger, je mehr tritt es bei der Diskussion der Sache hervor, dass man es hier mit weit auseinandergehenden Ansichten, mit widerstreitenden Meinungen und Vorschlägen zu tun hat und dass noch mancher Tropfen die schiffahrtsmächtige Elbe hinunterfliessen wird, bevor eine Klärung der Geister erfolgt ist. Jedenfalls fassen diese Vereine es beim richtigen Ende an, dass sie zunächst bei ihren Mitgliedern weitere umfassende, auf Erfahrungen in der Praxis begründete Mitteilungen einziehen, bis zu welchen Grenzen man der Richtung, aus der man ein Nebelsignal zu hören vermeint, vertrauen darf. Denn bezüglich dieser wichtigen Unterfrage herrschen bei den Seefahrern auch sehr abweichende Auffassungsweisen.

Wie ein Gefühl der Bitterkeit und Enttäuschung klingt es aus den Leithäuserschen Auslassungen heraus, wenn sie speziell auf die Gesetzgebungsarbeit bezüglich der Nebelsignale und des Manöverierens bei Nebel zu sprechen kommen. Und man begreift vollständig diese Empfindungsweise, wenn man sich bei der herben und schweren Verantwortung, die auf dem Schiffsführer lastet, seine Lage bei dickem Wetter in starkbefahrenen Gewässern vorhält und dabei die gesetzlich vorgeschriebenen oder erlaubten Handhaben zur Sicherheit seiner Fahrt vorstellt, die, um mit den Worten Leithäusers (»Hansa« Nr. 39 S. 462) zu reden, so bitterwenig bieten. Aber gleichwohl darf man an dem guten Wollen und auch an der Einsicht der Männer der Konferenz in Washington und der Männer der Gesetzgebung nicht zweifeln. Wenn die Seeleute

selbst in ihrer überwiegenden Mehrheit für diese oder jene Einrichtung des Seestrassenrechts wären, wenn es irrtumslos feststände, dass eine Änderung im Leithäuserschen Sinne die Sicherheit in der Schiffahrt erhöhen würde, dann würde eine solche Änderung auch platzgreifen. Denn es ist schlechterdings nicht einzusehen, aus welchen Gründen die Gesetzgebung sich Einrichtungen entgegenstemmen könnte, die kein staatliches, öffentliches Interesse verletzend, der allgemeinen Wohlfahrt dienen würden. Der Gang der bisherigen Erörterungen aber dürfte Kapt. Leithäuser schon überzeugt haben, dass er zu optimistisch war, als er annahm (»Hansa« 1901, Nr. 51 S. 607), dass vielleicht der weitaus grösste Teil der Seeleute für seine Vorschläge eintreten würde. Fast die meisten, die bislang zu dem Thema öffentlich Stellung genommen haben, stellten ein anderes System von neuen Nebelsignalen auf.

Um zu einer Vergleichung der verschiedenen Vorschläge und überhaupt in zusammenfassender Weise zu einer Betrachtung des vorliegenden Materials zu kommen, erscheint es angebracht eine Sonderung der Art vorzunehmen, dass man unterscheidet zwischen den Stimmen, die sich grundsätzlich ablehnend gegenüber dem Leithäuserschen Vorschlage verhalten und denjenigen, die wohl vermehrten Schallsignalen zustimmen, sie für zweckentsprechend und wirksam halten, aber sie doch nur in gänzlich modifizierter Gestalt zur Anwendung gebracht sehen möchten.

Der erste, der sich zu den Leithäuserschen Vorschlägen äusserte, war Herr Schubart, erster Offizier der Hamburg-Amerika Linie in Nr. 10 dieser Zeitschrift. Die Anregung bezüglich Erweiterung der Signale ist auch ihm sympatisch, und weist er gleich durch Erläuterung an einem Beispiel in bedeutsamer Weise darauf hin, dass das vorgeschlagene Steuerbordsignal (wenn man es kurzerhalber so nennen will für: Ich höre Dich an Steuerbord) weit entfernt, Kollisionen vorzubeugen, geradezu bei einem Zusammentreffen von drei Schiffen zu solchen Katastrophen führen kann. Nur das Backbordsignal hält er für gut und gefahrlos, sobald die Anwendung nicht wie Leithäuser bei seinen beiden Signalen im Sinne hat, in das Belieben eines jeden gestellt, sondern obligatorisch sei.

Im Übrigen glaubt Schubart mit Leithäuser in der möglichen Ablenkung der Schallrichtung keinen Hinderungsgrund für die Erweiterung unserer Schallsignale sehen zu sollen. Er weist hierbei auf die Marine und namentlich auf die englischen Flottenmanöver hin, bei welch' letzteren Admiral Wilson sogar 24 Schiffe mit einer einzigen Ausnahme lange Zeit zusammen gehalten hat.

Dieser Hinweis ist sehr angebracht; denn wenn keinerlei Verlass auf die Wahrnehmung der Schallrichtung wäre, so hätten bei der Umsicht, die in den Kriegsmarinen befolgt wird, erweiterte Nebelsignale dort nicht zur Einführung gelangen und sich erst recht nicht, wie auch in der deutschen Marine, behaupten können. Denn auf ein gefährliches Experimentieren in grossen Verbänden lassen sich die Kriegsmarinen schwerlich ein; in unserer Marine gelangt doch erst zur Einführung, was wohlerwogen, durchgeprüft und mit grösster Sachkunde von erfahrenen Männern der Praxis des Seedienstes durchberaten ist.

Allein, gleichwohl erscheint die Übertragung eines Systems der Kriegsmarine auf die Handelsfahrer nicht so ohne Weiteres angängig. Der Befehlshaber eines Geschwaders kann die Anwendung von Nebel-Positionssignalen verfügen, aber auch deren Nichtanwendung, welches letztere er wahrscheinlich tun wird, falls er sich in einem von sehr vielen Schiffen belebten Fahrwasser befindet. Das Seestrassenrecht lässt ihm, wie die Dinge zurzeit liegen, vollständig freie Hand. Was die Anwendung von erweiterten Nebelsignalen in den Kriegsmarinen aber besonders erleichtert, ist der Umstand, dass die Schiffe im Verbande nicht allein eine möglichst gleichmässige Geschwindigkeit haben, sondern auch dass sie bei Nebelwetter durchweg eine möglichst geringe, eine im wahren Sinne »gemässigte« Fahrt besitzen. So wissen wir, um speziell auf die englische Flotte hinzuweisen, von Sir Alfred Ryder, dass das Reglement den britischen Kriegsschiffen vorschreibt, bei Nebel nur mit 3 bis 4 Knoten zu fahren. Dazu kommt noch, dass sämtliche Schiffe des in Fahrt befindlichen Geschwaders gleiche Kursrichtungen fahren, ganz abgesehen von dem nach gleichen Vorschriften geregelten exakten Dienstbetriebe. Das sind alles Umstände, die die Anwendung von Positionssignalen sehr erleichtern, namentlich wenn man sich dabei vor Augen hält, dass die Manöver häufig dort stattfinden, wo man nicht durch kreuz und quertreibende Handelsfahrer belästigt wird.

Gerade jetzt kommt während der Niederschrift dieser Zeilen die bedeutsame Arbeit von Herrn C. Schroedter in Nr. 41 und 42 der »Hansa«. In kurzen, zutreffenden Zügen entrollt er ein übersichtliches Bild über den Reichtum und die kaum noch übersehbare Mannigfaltigkeit und Vielgestaltigkeit der Bestrebungen, Anregungen und Vorschläge auf diesem Gebiet, sodass wir der Mühe einer zusammenfassenden Gegenüberstellung und Betrachtung der einzelnen Anträge enthoben sind. Gleichwohl lässt sich über den Gegenstand noch Manches sagen, auch über die Änderungen, die der Verfasser am Schlusse seiner Abhandlung an den Vorschlägen der Admirale Dent und Aschenborn vornehmen möchte und über die Kurssignale selbst.

(Schluss folgt.)

Untergang der Viermastbark „Euterpe".

Die seeamtliche Untersuchung über diesen folgenschweren Seeunfall zeitigte bekanntlich folgendes Resultat:

»Die Ursache der Explosion an Bord der Viermastbark »Euterpe« am 8. September 1902, welche den Totalverlust des Schiffes und den Tod von 7 Personen der Besatzung zur Folge hatte, ist nicht mit Bestimmtheit aufgeklärt. Die Vermutung liegt nahe, dass der verunglückte Schmied Hagedorn beim Betreten des Raumes trotz des Verbotes ein Streichholz entzündet und dadurch die angesammelten Gase in Brand gesetzt hat.

Anzuerkennen ist die Umsicht, mit welcher der Kapt. v. Kaufmann nach dem Unglücksfall Massregeln zur Rettung der übrigen Besatzung getroffen hat; ebenso ist anzuerkennen die prompte Hilfeleistung des englischen Dampfers »Rydal Hall«.

»Das Schiff hatte Hamburg am 2. August 1902 in Ballast verlassen und dann in Port Talbot bezw. Cardiff eine Ladung Kohlen eingenommen, bestehend aus 3159 t cwt. Am 6. Septbr., abends 9 Uhr, verliess das Schiff den Hafen mit der Bestimmung nach Pisagua; es hatte einen Tiefgang von vorne 22' 5", hinten 23', und wurde bis Lundy Island geschleppt, worauf alle Segel beigesetzt wurden. Anfangs war flaue Brise, die aber allmählich auffrischte und immer stärker wurde. Am 8. September hatte der Kapitän v. Kaufmann die Wache von 8—12 Uhr vormittags, mit ihm befand sich der II. Offizier Dorin auf der Brücke. Da das Glas fiel und der Seegang und der NO-Wind mit Stärke 7 noch zunahm, somit schlechtes Wetter zu befürchten war, liess der Kapitän die Luken nicht abnehmen, die seit der Abfahrt aus Port Talbot fest verschalkt waren, mit Ausnahme von Luke I, welche nur lose angelegt und mit Persennigen bedeckt war. Die Steuerbordwache war auf Deck; grösstenteils mittschiffs mit verschiedenen Arbeiten beschäftigt; das Schiff machte unter allen Segeln eine Fahrt von ca. 10 Knoten und man befand sich gegen 11 Uhr a. m. ca. 80 Seemeilen WNW von den Scilly-Inseln auf 49° 36' N und 8° 13' W, als der Kapitän, nachdem er einen Rundgang auf Deck gemacht und alles in bester Ordnung vorgefunden hatte, dem II. Offizier weitere Anweisungen gab und nach seiner Kammer ging, um seine Instrumente zur Aufmachung des Bestecks fertig zu machen. Kaum hatte er die Kammer betreten, als er einen furchtbaren Knall hörte; gleichzeitig riss das Deck unter seinen Füssen auseinander, Schrank und Kajütswände fielen auf ihn nieder und begruben ihn unter Trümmern. Er war kurze Zeit besinnungslos, kam aber schnell wieder zu sich und arbeitete sich auf das Halbdeck. Kompasse, Skylight und Cap, sowie die Brassenwinden waren verschwunden und das ganze Kajütsdeck aufgerissen. Die Brücke, beide Boote, die Segelkoje und das Oberdeck von der Kajüte bis zur Mitte zwischen Luke II und Luke III nebst den meisten Deckbalken waren fort. Bis zum Kreuzmast war die Ladung herausgeschleudert, die Zwischendecksbalken waren in dem zerrissenen Teil des Schiffes frei zu sehen und ragten gebrochen und verbogen in die Höhe. An Steuerbord waren von der Kajüte bis ca. 30' nach vorn die Verschanzungen unterhalb des Oberdecks wie abgeschnitten und verschwunden, an Backbord die Verschanzung bis tief unter den Rinnstein zerrissen und breite Risse durch die Schiffswand erstreckten sich weit nach hinten; die Verbindung zwischen dem Achterschiff und Vorderschiff war vollständig aufgehoben. Wenige Minuten, nachdem der Kapitän an Deck gekommen war, ging der Kreuzmast nach Steuerbord über Bord. Mittlerweile war der I. Offizier Breitsprecher auf Deck gekommen. Dieser hatte von 4—8 Uhr Wache gehabt und befand sich in seiner Kammer, als er plötzlich einen heftigen Ruck im Schiff verspürte und den furchtbaren Knall hörte. Er lag zwischen Trümmern und konnte durch die Tür nicht mehr hinaus, sondern kroch durch den entstandenen Riss in der Schiffswand aussenbords auf das Halbdeck. Mit Hilfe des Rudermanns Steffens holte er den III. Offizier Brandt, der ebenfalls hinten in seiner Kammer gewesen war und durch die Explosion schwere Verletzungen erlitten hatte, heraus und brachte ihn aufs Halbdeck. Ausser diesen befand sich nur noch der Junge Wenzel auf dem Achterschiff. Von den Leuten der Steuerbordwache, die mittschiffs beschäftigt waren, waren die Matrosen Wilhelm Lübcke, Johann de Buhr, Andreas Pettersen und Johannes Franck verschwunden, mit ihnen der II. Offizier Paul Dorin, der auf der Brücke gestanden hat. Zweifellos sind sie bei der Explosion in die Luft geschleudert und umgekommen. Matrose Sprenger von der Steuerbordwache hatte seine Arbeit gerade beendigt und wollte nach vorne gehen, als er plötzlich eine Feuersäule aus der Vorluke herausschlagen sah; im selben Augenblick wurde er in die Luft geschleudert, verlor die Besinnung und fand sich dann auf der Kohlenladung im Raum an der Schiffswand liegend; durch einströmendes Wasser kam er wieder zu sich und kletterte dann über die Kohlen nach vorn, wo die übrigen Geretteten sich versammelt hatten. Der Kapitän rief ihnen von hinten zu, sie sollten sich mit Korkwesten versehen und ein Boot über Bord setzen. An Steuerbord war dies nicht möglich, weil sie es nicht von dem längsseit schwimmenden Kreuzmast freibekommen konnten, und als sie das Backbordboot zu Wasser liessen, schlug es sofort voll Wasser und zerschellte an der Schiffswand. So blieb ihnen nur übrig sich sämtlich mit Korkwesten zu versehen und ihre Rettung durch den zur Hilfe herbeieilenden englischen Dampfer »Rydal Hall« abzuwarten. Inzwischen hatten sie im Zwischendeck ein Wimmern und Stöhnen gehört und fanden daselbst direkt unter der Vorluke den Schmied Bruno Hagedorn schwer verbrannt und unfähig sich zu bewegen, aber noch bei Besinnung. Sie brachten ihn auf Deck und legten ihn dort nieder, konnten aber nichts weiter für ihn tun, da das Fleisch am Kopf, Rücken, Armen vollständig verbrannt war. Sie mussten ihn seinem Schicksal überlassen, und er ist mit dem sinkenden Schiffe untergegangen.

Der englische Dampfer »Rydal Hall« war in einer Entfernung von ca. 5 Sm. gewesen, als man auf ihm die Explosion hörte und sofort nach der Unfallstelle zugedampft. Als er sich möglichst genähert hatte, wurden Boote ausgesetzt, die auf dem Vorschiff der »Euterpe« befindlichen Leute sprangen über Bord und wurden von den Booten aufgenommen. Auf dem Achterschiff der »Euterpe« befanden sich der Kapitän, der I. Offizier, der III. Offizier, dieser schwer verletzt, der Rudersmann Steffens und der Junge Wenzel. Zur Verfügung standen ihnen nur ein Rettungsring und zwei Korkwesten. Auf Anordnung des Kapitäns wurde der III. Offizier, der sich selbst nicht zu helfen vermochte, in den Rettungsring gebunden und vorsichtig zu Wasser gelassen. Die beiden Korkwesten erhielten der I. Offizier und der Junge Wenzel, die beide nicht schwimmen konnten, während Steffens und der Kapitän auf ihre eigene Kraft angewiesen waren. Als die »Euterpe« zu sinken begann, gab der Kapitän Befehl über Bord zu springen und verliess als letzter das Schiff. Gleich darauf ging es mit dem Heck zuerst unter, die Ladung schoss nach hinten, das Schiff stieg gerade in die Höhe und verschwand so unter Wasser. Eine halbe Stunde später befanden sich alle an Bord des »Rydal Hall«, wo sie die beste Aufnahme und Pflege fanden, jedoch waren die Verletzungen, die der III. Offizier Hermann Brandt erlitten hatte, so schwer, dass er ihnen am nächsten erlag. Zwischen der Explosion und dem völligen Wegsinken des Schiffes ist ein Zeitraum von nur ca. 25 Min. vergangen; von den Effekten der Besatzung konnte nichts geborgen werden; ein Versuch des Kapitäns noch einmal in

seine Kammer zu geben, um die Schiffspapiere in Sicherheit zu bringen, scheiterte daran, dass alles in Trümmern übereinander lag.

Bezüglich der Beladung des Schiffes wurde durch die Verhandlung festgestellt, dass die »Euterpe« lange Zeit in Port Talbot auf Ladung warten musste, die sie erst im Laufe der letzten 5 Tage bekam, da die Minen mit grossen Schwierigkeiten zu kämpfen hatten, um die Kohlen zu fördern. Bis zum 21. August waren 500 t zum Steifen eingenommen und dann der letzte Ballast gelöscht; am 1. September verholte die »Euterpe« unter die Kohlenspout und erhielt 200 t; am 3. September abends wurde die Beladung fortgesetzt und am 6. September, morgens 8 h 30 m beendet. Es waren 3159 t Large Steam Coals der North Navigations Collieries (1889) Limtd. Cardiff, die nach Angabe des Kapitäns ganz frisch aus der Grube gebrochen, in gutem, trockenen Zustand ins Schiff gekommen und durch geübte Trimmer unter Aufsicht des Kapitäns und der Schiffsoffiziere in gebräuchlicher Weise gestaut waren. Der Unterraum war in Luke II und III vollständig aufgefüllt, vorn und hinten abgeschrägt; das Zwischendeck war ähnlich getrimmt, aber nicht so voll; vom Besahnmast ab nach hinten, und vorn bis zum Kollisionsschott oben vor dem Fockmast ganz leer und nur so hoch beladen, dass ein Mann über die Kohlen hinwegkriechen konnte; sowohl im Unterraum wie im Zwischendeck befanden sich Längsschotten. Der Kapitän hat bereits viermal gleiche Ladungen derselben Kohle ohne irgend welchen Unfall befördert, einmal sogar von Seewasser vollständig durchnässt. Die Ventilation betreffend, ist festgestellt, dass Mängel darin nicht vorhanden waren. Es befand sich auf der Back ein Ventilator aus einem breiten Schacht bestehend, dessen eine Hälfte in den Unterraum, die andere ins Zwischendeck führte; ein zweiter Ventilator ging durch das Logis bis zum Zwischendeck, ein dritter befand sich hinter dem Kreuzmast und mündete in den Pumpsood und endlich ein vierter, Doppelventilator, hinten auf dem Halbdeck, zum Zwischendeck und Unterraum führend. Hauptsächlich war für Oberflächenventilation vorzüglich gesorgt, und einer der Herren Beisitzer, der früher selbst die »Euterpe« geführt hat, hat sich dahin geäussert, dass die Ventilation auf diesem Schiffe eine tadellose war.

Was die Ursache der Explosion gewesen ist, hat sich nicht mit Bestimmtheit feststellen lassen. Es muss angenommen werden, dass trotz der guten Ventilationseinrichtungen sich im Zwischendeck Kohlengase angesammelt haben und zwar infolge der geschlossenen Luken und des achterlichen Windes. Solche Gase explodieren bekanntlich dann, wenn sie mit atmosphärischer Luft vermischt mit einer offenen Flamme in Berührung kommen, und da eine Selbstentzündung der Kohlen im vorliegenden Falle ausgeschlossen erscheint, so fragt es sich, auf welche Weise eine Berührung der Gase mit einer Flamme stattgefunden haben kann, indem bei der kurzen Frist, die seit Einnahme der Ladung verstrichen war, sich naturgemäss noch atmosphärische Luft in den Laderäumen befand und frische Luft durch die Ventilatoren zugeführt wurde, die sich mit den entwickelten Kohlengasen vermischte.

Der vom Herrn Reichskommissar vertretenen Ansicht, dass vielleicht aus dem Kombüsenschornstein, der nicht mit einem Funkenfänger versehen war, Funken herausgeflogen seien und die aus dem Ventilator No. 2 ausströmenden Gase entzündet hätten, kann das Seeamt nicht beitreten, vielmehr erscheint die Vermutung näher liegend, dass ein Mann der Besatzung, und zwar der verunglückte Schmied Hagedorn, im Zwischendeck ein offenes Licht gebraucht hat, wenn er auch den anderen Leuten, als sie ihn halb verbrannt unten fanden, auf ihre Fragen gesagt hat, er habe kein offenes Licht gehabt. Fest steht, dass der Kapitän und der I. Offizier vor der Abreise den strengen Befehl gegeben haben, dass keiner mit Licht in den Raum hinabgehen dürfe; zwar haben nicht alle Leute diesen Befehl gehört, doch bestätigen die meisten der vernommenen Zeugen, dass es ihnen ausdrücklich gesagt sei. Nun haben der Koch Röhrkasten und der Zimmermann Ziplink kurz vor der Explosion den Schmied Hagedorn gesehen und gesprochen; er war im Begriff den Deckel der Vorluke aufzuheben und sagte, er wolle etwas aus dem Zwischendeck holen. Er ist dann hinabgestiegen und etwa eine Minute darauf erfolgte die Explosion. Insbesondere hat der Zimmermann Ziplink genau beobachtet, dass gleichzeitig mit dem ersten Knall eine mächtige Feuersäule aus der halbgeöffneten Vorluke emporschlug, und einen Augenblick später weiter nach hinten ein zweiter Knall erfolgte. Danach darf wohl angenommen werden, dass der Schmied unten im Zwischendeck, wo verschiedene Eisenteile lagerten, von denen er eins oder das andere zu seiner Arbeit bedurfte, aber nicht gleich finden konnte, ein Streichholz angezündet und damit den Raum abgeleuchtet hat. Dabei dürfte sich das explosive Gasgemisch entzündet haben und das Schiff in die Luft gesprengt sein. Ein voller Beweis ist dafür allerdings nicht erbracht, da Hagedorn selbst bei der Katastrophe umgekommen ist und vorher nicht eingehend befragt werden konnte, aber von den denkbaren Ursachen der Explosion scheint diese die wahrscheinlichste zu sein. Dass an Bord der »Euterpe«, wie Kapitän v. Kaufmann bestätigt, überhaupt keine Sicherheitslampen waren, ist zu rügen, wenn auch dieser Umstand in keinem Zusammenhange mit dem Unglücksfall steht, da überhaupt verboten war, mit Licht in den Raum zu gehen.

Nach der Explosion hat der Kapitän von Kaufmann bei dem unvermeidlichen Verlust des Schiffes mit grosser Umsicht die erforderlichen Massregeln getroffen, um die Rettung der übrig gebliebenen Besatzung zu bewirken. Seinen besonnenen Anordnungen ist es zu danken, dass alle, bis auf den bereits verlorenen Schmied, von den Booten des hinzukommenden englischen Dampfers »Rydal Hall« aufgenommen werden konnten, das Seeamt spricht ihm dafür seine Anerkennung aus, die auch der Besatzung des englischen Dampfers für die prompte Hilfeleistung in vollem Masse gebührt.

Deutsche Hochseefischerei.

Es ist eine bekannte Tatsache, dass der Fischreichtum der Nordsee im letzten Jahrzehnt erheblich abgenommen hat und die einst so ergiebigen Fangstellen den Fischdampfern im allgemeinen nur noch eine spärliche Ausbeute bieten. Infolgedessen haben die Dampfer ihre Reisen immer weiter nach Norden ausgedehnt, wo ihnen namentlich bei Island und den Faer-Oer-Inseln lohnende Fänge winken. Diese erfolgreichen Fangreisen nach dem hohen Norden haben denn auch im Laufe der Jahre dazu geführt, dass an Stelle der bisher in Dienst befindlichen, lediglich für Fahrten in der Nordsee berechneten Fischdampfer grössere und gegen Wind und Wogen widerstandsfähigere Fahrzeuge beschafft wurden. Die Deutsche Dampffischerei-Gesellschaft »Nordsee« in Nordenham ging damit zunächst in der Weise vor, dass sie ihre kleineren Dampfer verlängern liess, um dadurch mehr Raum zur Einnahme von Kohlen sowie zur Unterbringung grösserer Fänge zu gewinnen. Die Dampfer bewährten sich, und die Folge davon war, dass die Gesellschaft auf Grund ihrer gesammelten Erfahrungen zur Beschaffung weiterer grosser Fischdampfer schritt. Im vorigen Jahre übertrug die Gesellschaft der Werft von G. Seebeck A.-G. in Bremerhaven den Bau von zehn neuen Fischdampfern, die einen gänzlich neuen Typ darstellen und speziell für

Fahrten nach den nördlichen Meeresteilen berechnet sind. Ein Teil dieser Fahrzeuge ist bereits in Dienst gestellt. Die mit ihnen erzielten Resultate werden als ausgezeichnet angegeben. Mehrere Bremerhavener und Geestemünder Reedereien sind daher ebenfalls schon mit dem Bau derartiger Fahrzeuge vorgegangen, und man darf nach den bisherigen Erfahrungen mit diesen Schiffen wohl erwarten, dass den Werften an der Unterweser in Zukunft von weiteren Reedereien unserer grossen Fischmärkte Geestemünde, Hamburg-Altona und Bremerhaven Aufträge zum Bau derartiger Fahrzeuge zugehen werden. Im Interesse der Wiederbelebung dieses Spezialgebiets des deutschen Schiffbaus, das in der Zeit von 1887 bis etwa 1897 an der Unterweser besonders florierte, dann aber aus verschiedenen Gründen fast ganz zurückging, wäre das sehr zu wünschen. Andererseits würde es auch für die immer noch entwickelungsfähige deutsche Hochseefischerei nur von Nutzen sein, wenn so die deutsche Fischdampferflotte nicht nur qualitativ, sondern auch quantitativ gestärkt würde, denn häufig genug kommt es vor, dass an den deutschen Märkten der Bedarf an Seefischen wegen ungenügender Zufuhr nicht gedeckt werden kann.

Ob die jetzt von den Fischdampfern frequentierten Fangplätze in den nördlichen Meeresteilen dauernd lohnende Fänge liefern werden, ist eine Frage, die nach den Erfahrungen in der Nordsee nicht mit Sicherheit zu beantworten ist. Die Zeit wird es lehren. Wie dem aber auch sei, immerhin ist es von ausserordentlicher Bedeutung, wenn der deutschen Hochseefischerei neue Gründe des Meeres erschlossen werden. An dahinzielenden Versuchen hat es im Laufe der Jahre nicht gefehlt. Sowohl vom Deutschen Reiche, als auch besonders vom Deutschen Seefischereiverein sowie auch von privater Seite sind Expeditionen ausgesandt worden, um Fischversuche in hohen Breiten vorzunehmen und so neue Fischgründe festzustellen. Wenn auch die Expeditionen nach dieser Richtung hin nicht immer erfolgreich gewesen sind, so haben diese doch andererseits wertvolle Beiträge zur Kenntnis der Meeresfauna- und -Flora geliefert. Anscheinend von besonderem Glück begünstigt war auf einer derartigen Forschungsreise der nach längerer Abwesenheit nach Nordenham zurückgekehrte Fischdampfer »Magdeburg«, eines jener obenerwähnten neuen grossen Fahrzeuge der Deutschen Dampffischerei-Gesellschaft »Nordsee«. Die Gesellschaft hatte den Dampfer besonders für diese Reise ausgerüstet. Auch ein Zoologe nahm daran teil. Die Besatzung hatte den Auftrag, nach neuen ergiebigen Fischgründen zu forschen; sie hat ihn anscheinend glänzend erfüllt. Der Ort, wo die neuen Fangplätze liegen, wird von der Gesellschaft aus guten Gründen allerdings noch verschwiegen, aber ihre Bedeutung ist nach den Fangergebnissen offenkundig. Der Dampfer »Magdeburg« fing in vier Tagen 500 Zentner Fische, und was den Fang besonders wertvoll macht, ist, dass er grosse Mengen von Edelfischen enthält, und zwar neben Seezungen und Petermann namentlich Brassen und sogenannte Silberlachse. Von den beiden letzteren Arten, die bisher noch niemals an den Markt gebracht sind, wurden 110 bezw. 205 Zentner gefangen. Sie gehören zu den feinsten und wohlschmeckendsten Seefischen. Die Silberlachse haben ein Durchschnittsgewicht von von 25—30 Pfund, die Brassen ein solches von 5 Pfund. Ausser diesen fanden sich auch verschiedene Makrelenarten, so Schwebemakrelen, Stöcker, Germon oder Albicore in den Netzen, ausserdem verschiedene grosse Mugilarten, ferner rote Knurrhähne, Seebechte, Hammerhai usw.

Die Gesellschaft »Nordsee« hat sofort zwei weitere Dampfer nach den neu entdeckten Fangplätzen ausgesandt, auf deren Fangresultate man mit Recht gespannt sein darf. Hoffentlich fallen sie ebenso günstig aus, wie diejenigen des Dampfers »Magdeburg«. Für die deutsche Hochseefischerei wäre das ein bedeutsames Ereignis.

Oberseeamts-Verhandlungen.

Unfall an Bord »Andros«. Das Seeamt zu Hamburg, das diesen Unfall im April untersucht hat, entzog dem I. Maschinisten Armgardt die Befugnis zur Ausübung des Maschinistengewerbes (»Hansa« No. 15, S. 177/178), weil eingetretene Beschädigungen am Hilfskessel und am Backbord-Hauptkessel durch unsachmässige Bedienung und Behandlung, für die der I. Maschinist verantwortlich war, entstanden waren. Gegen diesen Spruch hatte Herr Armgardt Revision beim Oberseeamt eingelegt. Die Berufungsinstanz beschäftigte sich am 30. Oktober mit dieser Angelegenheit und kam auf Grund sachverständiger Gutachten nach abermaliger eingehender Untersuchung und nachdem Herrn Armgardt und seinem Verteidiger Gelegenheit zur Rechtfertigung gegeben worden war, zu dem Ergebnis, dass die Beschwerde des pp. Armgardt gegen das Erkenntnis des Seeamtes Hamburg zurückzuweisen und die baaren Auslagen dem Beschwerdeführer aufzuerlegen seien. In der Begründung des Spruches führte der Vorsitzende folgendes aus:

»Es mag dem Vertreter des Beschwerdeführers darin Recht gegeben werden, dass, wenn man die subjektive und objektive Seite für sich betrachtet, man zu einer milderen Auffassung kommen kann; bringt man aber beides in Zusammenhang, wie das Oberseeamt es getan, so ist kein Zweifel, dass die eingetretenen Schäden auf Wassermangel zurückzuführen sind und dass auch das Verhalten des Maschinisten diesen Wassermangel herbeigeführt hat. Ausser dem hier anwesenden Sachverständigen, Patentanwalt Koch und dem zweiten Sachverständigen, Geheimen Marinebaurat Veit, hat noch ein dritter sein Gutachten abgegeben: der Hamburger Dampfkesselrevisor, dem nach seinem Berufe eine ausserordentliche Praxis zur Seite stehen muss. Dieser hat unter dem unmittelbaren Eindruck der Untersuchung zu den Akten gegeben: »Der Kessel hat durch Wassermangel gelitten, die oberen Röhren zeigten sich ausgeglüht.« Wenn ein Mann von einer solchen Sachkenntnis, wie der erste Dampfkesselrevisor der Hamburger Genossenschaft, dieses Gutachten abgibt, wenn es unterstützt wird, wie wir es in den Akten haben und wie es daraus verlesen ist, dann ist kein Zweifel, dass der objektive Befund richtig und auch das subjektive Verschulden nachgewiesen ist. Im Ober-Seeamt besteht die Ansicht, dass die allererste Pflicht des Maschinisten ist, dafür zu sorgen, dass die Kessel genügend Wasser haben, weil bei Ausserachtlassung dieser Regel das grösste Unglück geschehen kann. Auch in dieser Beziehung hat der Dampfkesselrevisor sich dahin geäussert, dass sämtliche Schäden auf grobe, bis jetzt einzig dastehende Vernachlässigung der Vorschriften durch die bedienenden Personen zurückgehen. Es ist ja richtig, dass der Kessel sehr alt war und nicht lange gehalten hätte, dass er aber doch in der gesetzmässigen Frist brauchbar gewesen sein muss, muss die amtliche Prüfung ergeben haben, er ist also nicht lediglich durch Altersschwäche durchgesunken. Der Maschinist Armgardt hätte nun alle Veranlassung gehabt, bei Inbetriebsetzung des Backbordkessels mit der allergrössten Vorsicht vorzugehen, nachdem er eben das Unglück mit dem kleineren Kessel gehabt hatte, und dass er da in der leichtfertigen Weise, wie er getan hat, den Kessel hat anheizen lassen, ohne dass Wasser darin war, das legt ihm das Ober-Seeamt sehr zur Last. Es mag richtig sein, dass die objektiven Schäden nicht sehr erheblich waren. Es ist eben, wie auch das Seeamt geäussert

hat, ein glücklicher Zufall gewesen, dass nicht ein grosses Unglück geschehen ist, aber das kann den Maschinisten nicht entlasten.

Das Ober-Seeamt hält es nicht für möglich, einem Maschinisten, der sich zweimal hintereinander in solcher fahrlässigen Weise vergangen hat, das Patent zu belassen, und hat also wie geschehen erkennen müssen.«

Schiffbau.

Bauaufträge.

Die Schleppschiffahrts-Gesellschaft »Unterweser« in Bremen hat bei dem »Bremer Vulkan« den Bau eines **Hochseeschleppers** in Auftrag gegeben, welcher über eine Maschinenanlage von 700 Pferdekräften verfügt und in jeder Weise den höchsten Anforderungen der Neuzeit entsprechen soll.

* * *

Das Reichs-Marineamt übertrug der »Gute Hoffnung-Hütte« in Oberhausen und Howaldtswerken in Kiel den Bau eines grossen **Schwimmdocks**, das für den Hafen von Tsingtau bestimmt ist und eine Tragfähigkeit von 16000 t erhalten soll. Das Dock wird fünfteilig und in Deutschland gebaut, dass es später demontiert, verladen und nach Ostasien verschickt werden kann.

* * *

Stapelläufe.

Am 1. November lief auf der Werft von Joh. E. Tecklenborg der für den Norddeutschen Lloyd bestimmte Passagierdampfer »**Roon**« glücklich vom Stapel. Ein Schwesterschiff der beiden Dampfer »Zieten« und »Seydlitz« und diesen in der Einrichtung und den Abmessungen gleich. Da die anderen beiden Dampfer hier früher eingehend beschrieben worden sind, mag genügen, dass der Neubau 137 m lang, 17 m breit und 12 m tief ist, dass sein Raumgehalt 8000 t R. beträgt und dass er zurzeit gegen 2200 Passagiere an Bord führen kann.

* * *

In Lauenburg ist der für J. H. J. Witt, Hamburg, gebaute 176 t Br. grosse stählerne Leichter »**Max**« vom Stapel gelaufen.

* * *

In Vegesack ist der für die Neu-Guinea Co., Hamburg, erbaute, 325 t Br. grosse stählerne Dampfer »**Siar**« vom Stapel gelaufen.

* * *

Probefahrten.

Der Fischdampfer »**Felix**«, auf G. Seebeck's Werft für die Reederei von P. Aug. Wurthmann in Geestemünde speziell für die Islandfahrt gebaut, machte am 2. November seine Probefahrt. Bei einer Leistung der Maschine von 370 indizierten Pferdekräften wurde eine Geschwindigkeit von 11½ Seemeilen festgestellt.

* * *

Auf der Flensburger Schiffbau- und Maschinenfabrik ist am 4. November der für Rechnung der Hamburg-Amerika Linie erbaute Dampfer »**Prinz August Wilhelm**« vom Stapel gelaufen. Das als Einschraubendampfer gebaute Schiff ist ein Dampfer der Prinzen-Klasse der genannten Linie. Der Dampfer, der die gleichen Einrichtungen wie der »Prinz Eitel Friedrich« bekommt, hat eine Länge von 385' engl., eine Spantenbreite von 45' 3" und eine Tiefe von 29' 6" engl. Der Raumgehalt beträgt 3300 Br.-R.-T. Die Maschine, eine dreifache Expansionsmaschine mit Oberflächenkondensation soll 3000 indiz. Pferdekräfte entwickeln und dem Schiffe eine Geschwindigkeit bis zu 13 Knoten in der Stunde verleihen.

Vermischtes.

Der Vorsitzende des »Comitée Maritime International«, Herr Beernaert, hat dem belgischen Minister des Äusseren die Entwürfe für die internationalen Verträge betr. die gesetzlichen Bestimmungen über **Kollisionen und Hülfeleistung auf See**, wie die **Hamburger Konferenz** sie beschlossen hat, zugestellt und sprach das Ersuchen gegen ihn aus, dass die belgische Regierung diese Entwürfe den übrigen Staaten zur Beschlussfassung unterbreiten möge, was die Regierung zugesagt hat.

Ausstellung von Flaggen-Attesten. Der Minister für Wasserbau, Handel und Industrie bringt zur Kenntnis der Interessenten: 1) dass Flaggen-Atteste für Dampfschiffe, die unter niederländischer Flagge fahren, fortan nicht ausgestellt werden sollen, bevor nicht festgestellt ist, dass für den Gebrauch der Dampfkessel an Bord dieser Schiffe Erlaubnisscheine kraft des Gesetzes vom 15. April 1896 — Staatsblatt Nr. 69 — (Dampfgesetz) verliehen worden sind; 2) dass vorläufige Flaggen-Atteste für solche Schiffe für eine einigermassen längere Zeit fortan nur dann ausgestellt werden sollen, wenn festgestellt ist, dass hinsichtlich des Gebrauchs der Dampfkessel an Bord dieser Schiffe den Bestimmungen des obengenannten Gesetzes genügt ist.

Nach einem Bericht des Kaiserlichen Konsuls in Tamsui-Twatutia vom 16. ds. Mts. ist bei Berechnung der geographischen Lage des neu errichteten **Leuchtturms** auf der zu der Pescadores-Gruppe gehörenden »Nordinsel« **Hokuto** ein Rechenfehler untergelaufen. Die berichtigte Lage ist: 23° 47' 17" nördlicher Breite, 119° 35' 20" östlicher Länge. Nach einer weiteren Bekanntmachung vom 14. August ist auf einen Felsen ½ Meile westlich vom Eingange des Hafens Maku auf den Pescadores auf 119° 30' 48" westlicher Länge und 23° 32' 30" nördlicher Breite, der sich bei Niedrigwasser 8" über den Meeresspiegel erhebt, ein Seezeichen errichtet worden. Es besteht aus Gusseisen, ist zylindrisch mit einer kegelförmigen Bekrönung und 30" hoch.

Hoher Bergelohn. Das Admiralitätsgericht sprach am 29. Oktober unter Vorsitz des bekannten Richters, Herrn Barnes, dem Dampfer »Afghanistan« die Summe von 7000 £ als Bergelohn für Dienste zu, die dieses englische Schiff dem Bremer Hansa-Dampfer »Marienfels« auf der Reise von Calcutta nach Hamburg erwiesen hat. Der beträchtliche Wert beider Schiffe macht den hohen Bergungslohn einigermassen verständlich. Denn die Lage, in der sich »Marienfels« zu der Zeit befand, als Afghanistan in Aktion trat, war nicht so gefährlich, um die Bergelohnshöhe gerechtfertigt erscheinen zu lassen. Herr Barness gibt in der Begründung seines Urteils selbst zu, dass aller Wahrscheinlichkeit auch »Marienfels« frei von Sokrota getrieben wäre — aber er sei bei der Bemessung des Bergelohns gezwungen, auch den entgegengesetzten Fall ins Auge zu fassen. — Von der Bergelohnssumme erhält die Reederei 5500 £, der Kapitän 500 £ und die Besatzung 1000 £.

Automatisches Feuerschiff. Auf dem Otter Rock bei Isley, fast zu allen Jahren sehr schwerem Wetter ausgesetzt, liegt ein zu Port Glascow, Schottland, für eine Küstenbeleuchtungsfirma erbautes »Otter Rock« bezeichnetes, unbemanntes Fahrzeug, mit selbsttätigem Gasolin-Leuchtapparat, das mehrere Monate hindurch ohne jede Wartung seinen Zweck als Leuchtfeuer zur Zufriedenheit erfüllen kann. Das Äussere des Schiffes ist eigenartig. In der Mitte erhebt sich ein Stahlturm, der grosse Ähnlichkeit mit den Gefechtsmasten moderner Kriegs-

schiffe zeigt und in 7,6 m Höhe über der Wasserlinie den Leuchtapparat trägt, der von einer Plattform umgeben ist. Hinter diesem Leuchtturm, im Heck des Schiffes, befindet sich ein Läuteapparat, welcher durch das aus den Tanks zu den Brennern der Laterne strömende Gasolin mittelst eines Hammers ständig geschlagen wird. Das Feuer selbst bildet einen Kranz von Flammen, die um einen neutralen Lichtstrahl angeordnet sind, und eine Linse des Apparates macht das Feuer auf eine Entfernung bis 12 Sm sichtbar. Das Gasolin befindet sich mittschiffs in zwei grossen aus geschweisstem Stahl hergestellten Tanks unter einem Druck von 10,56—12,67 kg pro Quadratzentimeter; eine Vorrichtung übermittelt diesen Druck den Brennern innerhalb des Turmes, woselbst sich auch, genau wie bei den Gefechtstürmen, die Aufsteigvorrichtung befindet. Das Fahrzeug ist stark gebaut, hat zwei stählerne Querschotten, die drei Abteilungen bilden, deren mittlere die Tanks enthält, die sich durch ein Ventil füllen lassen. Selbsttätige Leuchtbojen mit Gasolin, Ölgas oder anderer Füllung sind zwar keineswegs neu, ein Feuerschiff aber als Lichtträger von grösserer Stärke ohne jede Wartung Monate hindurch hinzustellen, ist eigenartig, es fragt sich nur ob auch rentabel.

Der indische Mungo als Rattenvertilger auf den Schiffen. Zur Bekämpfung der Rattenplage auf den Schiffen wird jedes als geeignet erscheinende Mittel gern versucht. Neuerdings setzen Zoologen in dieser Hinsicht ihre Hoffnung auf den Mungo. Es heisst, dass der aus Ostindien stammende, seit dem Anfang der siebziger Jahre auch in Westindien heimisch gewordene Mungo, ein kleines, leicht zähmbares Raubtier aus dem Wieselgeschlecht, sich vorzüglich zur Vertilgung von Ratten eignen. Der Mungo wurde im Jahre 1872 von einem Zuckerplantagenbesitzer in Jamaika eingeführt, nachdem zahllose Mittel vergebens versucht worden waren, der Verwüstung der Zuckerfelder durch Ratten Einhalt zu tun. Das Tier hat sich in Jamaika und den übrigen westindischen Inseln vollständig akklimatisiert, und die Rattenplage ist seit seiner Einführung fast gänzlich verschwunden. — Die Hamburg-Amerika Linie will mit der Haltung dieser Tiere auf ihren Schiffen Versuche anstellen.

Kleine Mitteilungen.

Nach einem Berichte des Kaiserl. General-Konsuls in Amsterdam ist **aus den neuen niederländischen Reglements über das Lotsenwesen** ein amtlicher **Auszug** in deutscher Sprache erschienen und für den Preis von 30 Cents für das kartonnierte Exemplar zu beziehen.

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein Hamburg.

Sitzung 3. November. Als Mitglieder werden aufgenommen die Herren Altmann, Utsch und Schubart, erster Offizier in der Hamburg-Amerika Linie. Unter den Eingängen weist der Vorsitzende auf das neuerdings von Herrn Kapt. Schülke herausgegebene Buch (Schiffs- und Havariepapiere) hin, dessen Lektüre er insbesondere den aktiven Seeleuten dringend ans Herz legt. Zur Tagesordnung Befeuerung des Fahrwassers nach Sylt berichtet Herr Direktor Winkler, indem er die dortigen Verkehrsverhältnisse schildert, ihren früheren mit dem gegenwärtigen Zustand vergleicht, um zu dem Ergebnis zu gelangen, dass die Betonnung und Befeuerung des Fahrwassers, trotz wiederholt vorgenommener Verbesserungen, noch nicht befriedigend sei. Zur Sicherung dieses Verkehrs hält der Berichterstatter es für durchaus notwendig, dass 1) eine Heulboje beim Kübergatt ausgelegt, 2) dass Vortrapptief Ansegelungsboje in eine Gasboje abgeändert, 3) dass ein Leitfeuer auf Hörnum Odde nach Vortrapptief eingerichtet und 4) dass ein Feuerschiff westlich von Jungnamen-Sand ausgelegt werde. Der Verein schloss sich diesen Ausführungen an und fasste den Beschluss, den Gegenstand auf die Tagesordnung des nächsten Vereinstages zu stellen. Der zweite Punkt der Tagesordnung, »Schallsignale im Nebel« gab vorwiegend den Verfechtern der Kompass-, Kurs- und Seitenschallsignale, Gelegenheit, die Vorzüge dieses Systems hervorzuheben. Wegen vorgerückter Zeit wurde von einem endgültigen Beschluss abgesehen und beschlossen, die Weiterberatung in nächster Sitzung fortzusetzen. Nächste Sitzung am 10. November.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 5. November. Als Mitglied wird Herr Kapt. Berner, D. »Joh. Oelssner« aufgenommen. Unter den Eingängen ist ausser zwei Briefen von Brudervereinen über Verbandsangelegenheiten, eine Zuschrift der Lotsenbrüderschaft aus Övelgönne erwähnenswert. Die Brüderschaft teilt mit, dass ihr die Eingabe des Verbandes betr. eine Lokalverordnung für die Elbe, zur Stellungnahme von der Behörde zugegangen sei und dass sie nach Einsicht des Schriftstückes Veranlassung genommen habe, für seinen Inhalt durchweg einzutreten. Über den am 30. und 31. Oktober auf der Elbe vorgenommenen Feuerlöschversuch (Siehe Seite 531, D. R.) mit Kohlensäure (System Gronwald) wird von den Delegierten des Vereins Bericht erstattet, auf Grund dessen nach längerer Auseinandersetzung folgende Resolution angenommen wurde:

»Da der Versuch, durch Kohlensäure nach dem Gronwald'schen System ein Feuer in der Kohlenladung zu löschen, am 30. und 31. Oktober 1902, auf der Elbe vollständig gelungen ist, und ganz besonders, weil durch dieses Mittel der Gefahr einer Selbstentzündung überhaupt vorgebeugt werden kann, so empfiehlt der Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg diese Einrichtung für Schiffe, die mit Kohlen für eine längere Reise beladen werden, wie auch für solche Ladungen, bei denen die Gefahr von Selbstentzündung vorliegt.«

Nachdem dann noch Herr Kapt. Leithäuser in übersichtlicher Ausführung den Zweck seiner Schallsignale klargestellt hatte, wurde beschlossen, über diesen Gegenstand in nächster Sitzung weiter zu beraten. Nächste Sitzung am 12. November.

Büchersaal.

Der Deutsche Schulschiff-Verein von **Dr. Ludwig Stettenheim.** Verlag von G. A. v. **Halem.** Bremen 1902. Preis Mk. 1.—.

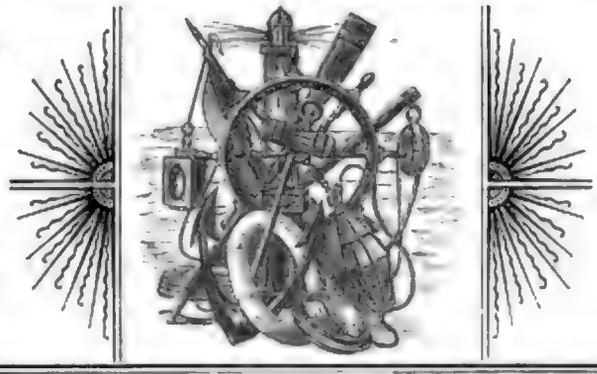
Wer sich für die modernen Bestrebungen, unserer Handelsmarine einen tüchtigen Ersatz von Schiffsjungen, Matrosen und Offizieren zu schaffen, interessiert, wird in diesem instruktiven Büchlein reiche Anregung und Belehrung finden. Es geht davon aus, über Schulschiffe der Handelsmarine in anderen Ländern, in Schweden, Dänemark und England zu berichten, erzählt sodann von der Gründung des Vereins und gibt eine eingehende Beschreibung des Schulschiffes »Grossherzogin Elisabeth«. Es folgt sodann ein grösseres Kapitel über die Schiffsjungen des Schulschiffes, mit Angaben über Einstellung und Aufnahmebedingungen, Ausbildung und Erziehung usw. Eingehend werden die Reisen, welche das Schulschiff im ersten Jahre seines Bestehens gemacht hat, beschrieben. Es werden dann Mitteilungen über die Erfolge des ersten Jahres gemacht, und in einem Anhang noch der Kadettenschulschiffe des Norddeutschen Lloyd gedacht. Das sehr elegant ausgestattete und mit einer Fülle von Illustrationen versehene Büchlein wird dazu dienen, die Bestrebungen und Ziele des Schulschiff-Vereins weiteren Kreisen bekannt zu machen und damit diese gute Sache zu fördern. Die Lektüre dieser Broschüre kann wärmstens empfohlen werden.

Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.
(Geschäftsführender Verein, Steinhöft 1.)

Seeschiffer-Verein „Weser" in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin" in Stettin.



Schiffer-Gesellschaft in Lübeck.

Verein Flensburger Seeschiffer in Flensburg.

Seeschiffer-Verein in Danzig.

Eingabe des Verbandes an die verschiedenen Reichstagsfraktionen

betreffend

Einstellung eines Etats für Mittel zur Sicherheit der Schiffahrt.

(Fortsetzung aus No. 44.)

Ähnlich der geschilderten Lage bei der Oderbank sind weitere Übelstände zu vermerken. So erschwerten im Sommer 1001 in der Ostsee 4 Wracks an den meist befahrenen Schiffahrtsstrassen die Navigation. Ihre Kennzeichnung war für eine geraume Zeit nicht möglich, da weder Bojen noch Leuchtfeuerschiffe zur Verfügung standen. Nachdem endlich von Kiel aus Bojen herbeigeschafft waren, fehlte es wieder an einem geeigneten Dampfer, um sie an Ort und Stelle verankern zu können.

Auch für das Einholen des auf „Adlergrund" ausgelegten Feuerschiffes war s. Z. kein Dampfer zur Verfügung, um dasselbe zwecks Reparatur nach Swinemünde zu bringen. Es musste erst von einer Dampfergesellschaft ein Dampfer gechartert werden, der schlechten Wetters wegen aber noch einige Tage stilliegen musste, wodurch erhebliche Kosten entstanden, die sicherlich vermieden worden wären, wenn der Regierung ein Schiff zur Verfügung gestanden hätte. Allerdings ist in Stettin ein Regierungsdampfer vorhanden, der in diesem Falle hätte hilfreiche Dienste leisten können, doch dient dieser nur Inspektionszwecken, oder gewissermassen als Paradeschiff.

Wenn nun aus Sparsamkeitsrücksichten die Kosten der so notwendigen Reservefeuerschiffe und Leuchtbojen vermieden werden, so sollte doch dafür gesorgt werden, dass in Zeiten, wo die Sicherheit der Schiffahrt es unbedingt erfordert, unseren Küsteninspektionen die nötigen Mittel zur Verfügung gestellt werden.

Die Verbesserung der Leuchtfeueranlage zu Arkona a. R., für welche der Verband mehrfach eingetreten, ist inzwischen in Angriff genommen worden, jedoch muss darauf hingewiesen werden, dass auch die Befeuerung von Stubbenkammer durchaus nicht mehr den Anforderungen der Schiffahrt entspricht.

Die in den letzten Jahren erfolgten Strandungen und Unglücksfälle, gerade an diesem Teile der Küste, wie der Totalverlust des schwedischen Postdampfers „Rex", bei welchem leider auch ein Verlust von Menschenleben zu beklagen ist, sowie die Strandung des Stettiner Dampfers „Christian", sprechen für eine notwendige Verbesserung dieses Feuers und für die gleichzeitige Einrichtung eines kräftigen Nebelsignals. Zumal der Untergang des Postdampfers „Rex" hat das Vertrauen des reisenden Publikums der Linie Trelleborg-Sassnitz arg erschüttert, sodass eine Beseitigung des beregten Übelstandes zur Wiederherstellung des Vertrauens in jeder Hinsicht geboten erscheint.

(Schluss folgt.)

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.

Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1902. No. 46. Hamburg, den 15. November. XXXIX. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Marineoffiziere als Reichskommissare beim Seeamt. — Ideen zu den Vorschlägen über neue Nebelsignale. (Schluss.). — Haftbarkeit des Reeders bei Unglücksfällen von Schiffsarbeitern. — Besprechung der neuen Auflage der »Nautischen Tafeln« von Breusing. — Seeamtsverhandlungen. — Schiffbau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Auf dem Ausguck.

Bei der Besprechung der **Explosion** an Bord der **Viermastbark »Euterpe«** (No. 45, S. 529) ist durch eine bedauerliche Wortverschiebung eine Sinnentstellung entstanden. Der betreffende Satz (1. Spalte 18. Zeile) soll lauten: »Warum hätte, da die Längsschotten im Unterraum ebensogut wie im Zwischendeck aufgerichtet waren, nicht für einen durchgehenden Luftzug vom Vor- zum Hinterschiff und umgekehrt gesorgt werden können«. Im Übrigen ist die in jener Abhandlung geübte Kritik an der Ventilation des Schiffes bei vielen Fachleuten, allerdings nicht bei allen, auf lebhaften Widerstand gestossen. Die schriftlichen uns hierüber zugegangenen Äusserungen erwecken den Eindruck, als entbehrten unsere in voriger Woche ausgesprochenen Behauptungen jeglicher Grundlage, ja noch mehr, als seien sie lediglich der Ausdruck einer impulsiven und unüberlegten Handlungsweise. Dieser durch nichts begründeten Meinung entgegenzutreten, ist Zweck nachstehender kurzer Äusserungen. Es wird u. A. von gegnerischer Seite behauptet, dass unsere Ansichten nicht den Umständen entsprechen, die bei der Beladung von Kohlenschiffen im Allgemeinen zu berücksichtigen sind und bei der »Euterpe« im Besonderen vorgelegen haben. Wir müssen jedoch nach wie vor aufrechterhalten, dass eine sowohl durch den ganzen Unterraum wie durch das ganze Zwischendeck streichende Oberflächen-Ventilation die zweckmässigste Massregel zur Entfernung von Gasenansammlungen ist, die bekanntlich vorzugsweise in den ersten Tagen in einem mit Kohlen beladenen Schiffe entstehen. Es genügt nicht, wenn 3 oder 4 Ventilatoren vorhanden sind, die, nach oben geöffnet, nur die unter ihnen befindlichen Gase durch sich aufsteigen lassen, sondern es muss ein Zug von frischer Luft an einem Ende des Schiffes in den Raum hineingeleitet werden, der erst durch eine Öffnung am entgegengesetzen Ende des Schiffes wieder hinaustritt. Nur dadurch wird ermöglicht, dass jeder im Schiff befindliche Luftraum durch frische atmosphärische Luft gefüllt wird. Wer die Zweckmässigkeit dieser Forderung anzweifelt, der erkundige sich einmal in den Häfen von Wales, in welcher Weise dort die Kohlen in den mit festen Zwischendecks versehenen Schiffen in der Regel verstaut werden. Das Niveau der im Unterraum eben getrimmten Kohlen liegt auf den meisten Schiffen mindestens 1 Fuss unterhalb der Unterkante der Zwischendecksbalken, sodass dem Luftzug freie Durchfuhr gestattet ist. Dann werden die Trimmluken im Zwischendeck angelegt und dieser Laderaum wird in gleicher Weise bis circa 1 Fuss unter den Oberdecksbalken gefüllt, sodass auch hier die Luft ungehindert von vorne nach hinten und umgekehrt durchzuströmen vermag. Wenn hier nun behauptet wurde, dass die im Zwischendeck der »Euterpe« zwischen dem vordersten und hintersten Ventilator befindlichen Luftschächte einer durchgehenden Oberflächen-Ventilation im Wege gestanden haben und dass die Gase im Hinterzwischendeck nicht in dem zur Verhütung einer Explosion genügendem Masse aus dem hinteren Ventilator auszuströmen vermochten, dann stützten wir uns lediglich auf Vorgänge aus dem Tatbestand. Während das Vordeck bis zum Untergang des Schiffes völlig unversehrt geblieben ist, war das ganze Hinterdeck aufgerissen. Ja sogar die Balken und Stützen aus dem Hinterzwischendeck waren emporgeschleudert; das ganze

Hinterschiff befand sich im Zustand vollständiger Verwüstung. Für unsere Forderung, die Kohlen im Unterraum von denen im Zwischendeck zu trennen, sind ausser dem Wunsch für eine bessere Ventilation noch andere und zwar sehr gewichtige Gründe massgebend. Einmal neigen Kohlenmassen in der Höhe des ganzen Laderaums, infolge des erheblichen Drucks der oberen auf die unteren Kohlenschichten, entschieden mehr zur Selbstentzündung, als wenn durch Teilung des Laderaums, also durch Auflegen der Trimmluken im Zwischendeck, die Kohlenhöhe etwa auf die Hälfte vermindert wird. Noch mehr aber wird die Stabilität des Schiffes beeinflusst, wenn im Laufe der Reise die Kohlen fortwährend vom Zwischendeck in den Unterraum »sacken« und durch diesen natürlichen Vorgang aus einem gut gestauten Schiff allmählig ein steifes und schwerfälliges machen. Übrigens ist unsere Ansicht durchaus nicht neu. In den Annalen der Hydrographie wurde diese Stauungsmethode bereits vor Jahren von einem praktischen deutschen Schiffsführer als die beste empfohlen. Ebenso führt der Verfasser des kleinen Werkes »Feuer im Schiff« die von uns vertretene Ventilations-Einrichtung als das von einem Fachmann für das Beste gehaltene an.

* * *

Es verlohnt sich, auf die Stellungnahme zu verweisen, die der Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine in Hamburg*) (Siehe Seite 551) zu einem Beschluss des Hamburger Seeschiffer-Vereins eingenommen hat. Dieser hatte in seiner Sitzung vom 29. Oktober (Seite 527) den **Steuermann** eines Segelschiffes zur **Führung** des **Journals** auf der **Freiwache** für verpflichtet erachtet, sofern an Bord Wache um Wache gegangen wird. Eine Kontroverse, die wegen der prinzipiellen Bedeutung des in Rede stehenden Gegenstandes einer Besprechung gewiss wert ist. Der Schiffsoffizier-Verein, der die Ansicht des Seeschiffer-Vereins nicht teilt, hält es dem Steuermann gegenüber für angemessen, wenn er in der Ausübung der ihm gesetzlich auferlegten Verpflichtung zur Journalführung vom Schiffsführer unterstützt oder von ihm abgelöst wird, um das Journal auf seiner Wache führen zu können. Wir wollen diese Anschauung, die der an Bord geübten Praxis widerspricht und lediglich Gefühlssache ist, vorläufig ausser Acht lassen und zu der weiteren Behauptung Stellung nehmen, dass der Kapitän nach § 36 der neuen Seemannsordnung dem Steuermann Gelegenheit geben müsse, das Tagebuch während seiner Wache zu führen. Die Journalführung, die bekanntlich nach dem Handelsgesetzbuch täglich vom Steuermann unter Aufsicht des Schiffers vorgenommen werden soll, gehört, nach dem Schiffsoffizier-Verein nicht zu jenen dringenden Fällen, die, im Sinne des § 36 der Seemannsordnung, das Heranziehen der abgelösten Wache berechtigt machten. Da die Bestimmungen des § 36 auch für Schiffsoffiziere gelten, ist jene Beurteilung stichhaltig, soweit es sich nur um den Buchstaben des Gesetzes handelt und sofern die Journalführung, was wohl nur durch einen Prozess entschieden werden kann, keine »dringende Arbeit« im Sinne der neuen Seemannsordnung ist. Ob der Gesetzgeber die Auffassung des Schiffsoffizier-Vereins gehabt hat, bleibt im Hinblick auf die Verhältnisse kleiner Segler mit geringer Besatzung mindestens zweifelhaft. In stürmischer Witterung, beim Ansegeln von Land oder in belebten Verkehrsstrassen übernimmt der Schiffsführer, falls er nicht ununterbrochen an Deck bleibt, jedenfalls die Wache des zweiten Steuermanns oder Bootsmanns. Er löst sich mit dem ersten Steuermann, der für die Journalführung aufkommt, Wache um Wache ab. Der Kapitän müsste also auch in solchen nicht seltenen Fällen, soll dem Wunsch des Schiffsoffizier-Vereins entsprochen werden, den I. Steuermann ablösen, damit dieser nicht in die Lage kommt, das Journal auf seiner Freiwache führen zu müssen. Abgesehen davon, dass einen Steuermann, wenn er unter solchen Umständen derartige Anforderungen unter Berufung auf § 36 der Seemannsordnung stellen wollte, das Gesetz wahrscheinlich im Stiche lassen würde, glauben wir, dass es nur sehr wenige deutsche Steuerleute gibt, die ihrem Kapitän solche Zumutungen stellen werden. Ja, wir möchten im Gegenteil annehmen, dass der Ehrgeiz bei deutschen Seesteuerleuten durchweg so ausgeprägt ist, dass sie, selbst auf grössten Schiffen, bei gutem Wetter und auf offenem Ozean, das Ansinnen weit von sich weisen würden, um der wegen ihrer Geringfügigkeit kaum der Rede werten Zeit, die sie zur täglichen Journalführung brauchen, die Unterstützung des Kapitäns in Anspruch nehmen zu sollen.

*) Der Kürze halber sagen wir in Zukunft »Schiffsoffizier-Verein«.

Marineoffiziere als Reichskommissare beim Seeamt.

Aus der längeren Zuschrift eines Schiffsoffiziers die folgende Stelle:

». . . . . So sehr mir auch Ihre Beurteilung der durch die seeamtliche Untersuchung blossgestellten Verhältnisse an Bord des Dampfers »Wilhelm Oelssner« gefallen hat, so vermisse ich doch das Eingehen auf eine Sache, deren Besprechung durch diesen Seeunfall geradezu provoziert wird. Dass der Steuermann Thaysen in Unkenntnis über die Position des Schiffes lebte, als er die Wache hatte, ist allerdings zunächst seine eigene Schuld. Wenn man aber die Verhältnisse berücksichtigt, unter denen der Dienst an Bord jenes sowie der anderer Schiffe versehen wird, dann gelangt man doch zu einer sehr milden Beurteilung der Handlungsweise des Steuermannes. Hätte er darauf bestanden, dass ihm sein Kapitän oder sein Wachvorgänger, der erste Steuermann, den erforderlichen Aufschluss über die Schiffsposition etc. gäbe, er hätte ja gewiss seinen Willen durchgesetzt, sich aber auch unbeliebt bei seinen Vorgesetzten

gemacht, da er sie durch seine Mahnung an eine Verletzung ihrer Dienstpflicht erinnert haben würde. Aus diesem Grunde ist meines Erachtens das Schuldkonto des Steuermanns nicht erheblich belastet. Wenn nun unter dieser Berücksichtigung der Reichskommissar beim Seeamt den Antrag stellen konnte, dem Steuermann Thaysen die fernere Ausübung seines Gewerbes zu entziehen, dann beweist der hohe Beamte eine bedauerliche Unkenntnis der Verhältnisse an Bord deutscher Handelsschiffe. Und hiermit komme ich zum springenden Punkt meiner Äusserung, ja überhaupt zu ihrem eigentlichen Zweck. Ich erinnere mich, dass während der Verhandlungen über Abänderungs-Vorschläge des Gesetzes betr. die Untersuchung von Seeunfällen von einer Seite der Antrag gestellt wurde, dass hinfort Reichskommissare bei deutschen Seeämtern n i c h t aus der Reihe aktiver oder inaktiver Marineoffiziere zu entnehmen sind. Leider habe ich bisher vergeblich von I h n e n eine Stellungnahme zu diesem Antrag erwartet. Dessenungeachtet glaube ich b e s t i m m t, dass Sie diesen Antrag unterstützen und auch bereit sind, seine Zweckmässigkeit gelegentlich den Widersachern zu beweisen, was jedenfalls nicht schwer fallen dürfte. Beweise lassen sich genug dafür erbringen, dass Marineoffiziere nach ihrer ganzen Vorbildung und Ausbildung ungeeignet zur Beurteilung der Verhältnisse des internen Schiffsdienstes an Bord deutscher, überhaupt an Bord von Handelsfahrzeugen sind. . . . . «

Unser geehrter Herr Korrespondent wird enttäuscht sein, wenn wir ihm sagen, dass wir den von ihm näher bezeichneten Antrag nicht nur verurteilen, sondern vielmehr auf das Lebhafteste bedauern, dass er überhaupt gestellt werden konnte und noch mehr, dass er in Kreisen aufrecht erhalten wird, die unseres Erachtens alle Ursache haben, keine Entfremdung zwischen Marineoffizieren und zwischen Schiffsoffizieren der Handelsmarine künstlich zu schaffen.

Wer die »Hansa« kennt, weiss, dass hier ohne Beschönigung den Herren Reichskommissaren bei deutschen Seeämtern die Meinung gesagt wird, wenn wir überzeugt sind, dass durch ihr amtliches Einschreiten deutsche Reeder, Kapitäne und Schiffsoffiziere ungerechtfertigt und ungerecht behandelt worden sind. Unser Urteil bei solcher Kritik bleibt natürlich von dem Beruf unbeeinflusst, dem der betreffende Reichskommissar vor seiner Bestallung gedient hatte. Ob er vorher als Seeoffizier oder als Jurist*) tätig gewesen war, ist für die Auffassung seiner Handlungsweise als Reichskommissar gleichgültig. Lediglich die Art, wie er als Vertreter des Reichs zur Wahrung der öffentlichen Schiffahrtsinteressen sein Amt versieht und seine Mission auffasst, untersteht im einzelnen Falle der Beurteilung.

Neben dieser Auffassung kann aber selbstverständlich die Ansicht massgebend sein, dass zur Beurteilung der Verhältnisse des internen Schiffsdienstes in der Handelsmarine ein Kauffahrteiseemann geeigneter als ein früherer Seeoffizier oder ein Jurist ist, ja es kann sogar mit allem Nachdruck die Forderung geltend gemacht werden, dass bei der Wahl und Anstellung von Reichskommissaren vorzugsweise — oder wenn man will — ausschliesslich Seeleute der Handelsmarine berücksichtigt werden sollen. Niemand wird den Schiffsoffizieren der Handelsflotte ein solches Ansinnen verargen. Auch nicht einmal Selbstüberschätzung könnte ihnen vorgeworfen werden, da es doch an Beispielen fehlt, die einen derartigen Vorwurf gerechtfertigt erscheinen lassen.

Aber, die Forderung, zu Reichskommissaren Kauffahrteiseeleute zu wählen, und der Antrag, Reichskommissare nicht aus den Reihen aktiver oder inaktiver Marineoffiziere zu entnehmen, sind zwei himmelweit von einander verschiedene Postulate. Mit dem einen werden die Interessen einer Berufsklasse wahrgenommen, das andere ist ein Misstrauensvotum, gerichtet gegen die Angehörigen eines hochgeschätzten Berufsstandes, gegen Personen, deren Wohlwollen den deutschen Schiffsoffizieren sehr am Herzen liegen sollte.

Den etwaigen Einwand, unsere Beurteilung sei unrichtig und einseitig, vermögen wir leicht durch die Tatsache zu beseitigen, dass die hier ausgesprochene Auffassung sowohl von Marineoffizieren selbst wie von hohen Regierungsbeamten, von Reedern und von den weitaus meisten deutschen Schiffsführern geteilt wird und dass diese Herren, gleich uns die Einbringung und mehr noch die Aufrechterhaltung des mehrfach erwähnten Antrages lebhaft bedauern. Vielleicht ändert unter dieser Beleuchtung unser verehrter Herr Korrespondent a u c h noch seine Ansicht. Dass der Antrag absolut keine Aussicht hat, jemals verwirklicht zu werden, mag noch nebenbei bemerkt sein.

*) Früher waren auch Juristen unter den Reichskommissaren.

Ideen zu den Vorschlägen über neue Nebelsignale.

Von N a u t i k u s.

(Schluss.)

Leithäuser legt grosses Gewicht auf den Umstand, dass die von ihm vorgeschlagenen Signale nicht obligatorisch sein sollen, sondern deren Anwendung in das Belieben eines Jeden gestellt wäre. Ein solches Gesetz würde unseres Erachtens ein sogenanntes unperfektes sein. In dem Vorschlage selbst liegt implicite schon das Anerkenntnis, dass die in Anregung gebrachte Massregel nur für eine recht beschränkte Anzahl von Fällen zur Verwendung sich empfehle. Sie eignet sich nicht allein nur für zwei Schiffe, sondern versagt auch dann (wie anscheinend jetzt in dem Falle des Zu-

sammenstosses des »Kronprinz Wilhelm« mit dem englischen Dampfer »Robert Ingham«) wo es sich zwar nur um zwei Schiffe, aber um solche handelt, die sich vorher noch nicht gehört haben. Voraussetzung ist bei diesen Signalen eben, dass beide durch das gebräuchliche Signal schon vorher Kunde von einander erlangten, während bei Kurssignalen sofort das erste gehörte Signal die Situation klären und zu vielleicht entscheidendem Manöver die richtige Handhabe bieten würde.

Nun hat Leithäuser (Nr. 16) auf den Einwurf Schubarts allerdings schon mit Recht bemerkt, dass Vollkommenes nur unser Herrgott schafft; menschliche Einrichtungen werden stets mit Mängeln behaftet sein. So viel ist gewiss, auf diesem über die Massen schwierigen Terrain der Neueinrichtung oder Vermehrung der Nebelsignale wird kein Mensch imstande sein, Mittel in Vorschlag zu bringen, gegen die nicht sofort eine Reihe schwerwiegender Bedenken geltend gemacht werden könnten. Das hat sich auch bei der Vereinfachung, die Herr Schubart an dem Leithäuser'schen System vornehmen möchte, gezeigt. Ganz besonders stark aber möchten die Bedenken gegen ein »darf«, namentlich später, wenn diese Bestimmung in den Paragraphen aufgenommen wäre, auftreten. Denn man kann sich der Einsicht nicht verschliessen, dass dieses »darf«, wenn kein Gebrauch von der zustehenden Befugnis gemacht worden, gegnerischen Anwälten bei den Verhandlungen vor einem Seeamt und hauptsächlich in den häufig folgenden Prozessen vor den Zivilgerichten ganz unerfreuliche und zu bösen Komplikationen führende Handhaben bieten könnte. »Sie durften die Signale anwenden, warum haben Sie es nicht getan?« wird es heissen. »Hätten Sie sie angewandt, dann wäre das Unglück vermieden worden.« Gegen die angeführten Gründe der Nichtanwendung wird Front gemacht, sie werden als stichhaltig bestritten. Besonders von ausländischen Gerichten, mit denen ja auch leider der Seemann stets zu rechnen hat, kann dieses »darf« sehr verhängnisvoll werden, indem in einem Falle bei etwaiger Anwendung die Notwendigkeit desselben bestritten, im Falle der Nichtanwendung die Unterlassung des Gebrauchs aber als Verfehlung und ein Verschulden angerechnet wird.

Kapt. Leithäuser weist (»Hansa« No. 39) einmal darauf hin, dass man den Segelschiffen drei verschiedene Signale »bewilligt« habe und folgert daraus die Notwendigkeit vermehrter Signale für die Dampfer. Da darf aber doch angeführt werden, dass ein grosser Unterschied ist zwischen den Seglersignalen und den von ihm vorgeschlagenen Signalen. Der Segler sagt durch sein Signal einem anderen Schiffe nicht: ich höre Dich da und da, innerhalb dieses Winkels; es handelt sich hierbei gar nicht um eine Positionsangabe, um eine Richtungsangabe in Beziehung auf ein anderes Schiff. Der Segler kennzeichnet lediglich seine Lage zum Winde, wo er sich befindet, ob an Steuerbord oder Backbord, ob hinten oder vorn, darüber gibt die Art seines Signals dem Hörer nicht die geringste Auskunft. Also hier handelt es sich um wesentliche Unterschiede; es wird etwas ganz Neues (d. h. neu inbezug auf die Seglersignale) gefordert und die blosse Existenz der Seglersignale kann unseres Erachtens nicht dafür ins Treffen geführt werden, dass nunmehr auch eine Erweiterung der Schallsignale für die Dampfer eintreten müsse. Hiermit soll selbstredend gar nicht das Angebrachte der Bestrebungen, der Navigierung im Nebel grössere Sicherheiten darzubringen, im Geringsten angezweifelt wird.

Ein Vorzug der Leithäuserschen Signale gegenüber den vorgeschlagenen Kurssignalen ist der nicht gering anzuschlagene, dass sie mehr dem Prinzip der Einfachheit, das Sr. Exzellenz Vizeadmiral Aschenborn auch besonders betont, entgegenkommen, indem nur zwei Signale verlangt werden. Ihr Nachteil aber liegt nicht allein in der naheliegenden Gefahr von Missverständnissen, wenn drei oder mehr Schiffe nahe zusammen kommen, sondern auch darin, dass sie erst wirksam werden können, nachdem man schon anderweitig Kunde von der Anwesenheit eines anderen Schiffs erlangt hat. Demgemäss ist anzunehmen, dass sich die Mehrheit derjenigen, welche eine Kompletierung der Schallsignale für notwendig halten, den Kurssignalen zuneigen werden.

Schwerlich dürfte aber ein System von 7 Hörsignalen, wie es Herr C. W. (»Hansa« Nr. 38) vorschlägt, noch auf eine nennenswerte Befürwortung zu rechnen haben; denn hier steht man, fürchte ich, einem embarras de richesses gegenüber. Eine Beschränkung auf das allernotwendigste Mass, darin sind die meisten einig, erscheint eben bei den Schallsignalen dringend geboten.

Es mag sein, dass bezüglich der Unsicherheit in der Wahrnehmung der Schallrichtung zuweilen übertrieben wird; aber die Meinung des Verfassers, dass die Schallrichtung sich innerhalb zweier Striche bestimmen lässt, findet an einwandfreier Stelle nicht immer den entsprechenden Rückhalt. Auf Grund der Versuche amerikanischer Behörden und der Experimente des Trinity House bei Beachy Head sagt der amerikanische Leutnant Bearer: »Allerdings soll man sich nicht unbedingt darauf verlassen, dass ein Schallsignal, wenn es auch kräftig ist, immer und in der richtigen Richtung wahrgenommen wird. Der erfahrene Seemann darf sich nicht allein auf sein Ohr verlassen. Und ferner: »Eine grosse Zahl von Fällen ist dem Hydrographischen Amt in Washington, auf dessen Veranlassung diese Ausführungen zurückzuführen

sind, bekannt, in der sich Seeleute, während sie auf der Kommandobrücke standen, um fünf bis acht Striche in der Richtung eines Schallsignals geirrt haben«. Jedenfalls mahnen diese Worte von beachtenswerter Seite zur Vorsicht, selbst wenn solche Irrtümer in der Auffassung der Schallrichtung im Allgemeinen auch nur vereinzelt auftreten sollten.

Wenn eine Einführung weiterer Signale erfolgen soll, so empfehlen sich vielleicht am meisten die ursprünglich Kent'schen Quadranten-Kurssignale auch aus dem Grunde, weil sie schon in unserer Kriegsflotte zur Anwendung gelangt sind. Eine kleine, namentlich mit Rücksicht auf das sichere Befahren der grossen Welthandelsstrasse, des Kanals, gut begründete Änderung möchte hieran der Schroedter'sche Antrag vornehmen (»Hansa« Nr. 42). Ob hierfür aber eine Übereinstimmung unter internationalen Delegierten zu erhalten wäre, kann zweifelhaft erscheinen. Einmal schon aus dem Grunde, weil nicht alle Nationen ein gleich starkes Interesse an dem Befahren des Kanals haben. So z. B. glaube ich, wenn man auch ganz von Chile, Argentinien und namentlich Japan absieht, dass die Amerikaner nicht gern einer solchen Änderung zustimmen würden unter Preisgabe der mehr natürlichen und leichter zu behaltenen Reihenfolge der Kent'schen Signale. Zweitens kommt auch in Betracht, dass manche Schiffe, namentlich diejenigen, deren Kompasse auf höherer Südbreite kompensiert sind, so grosse Deviationen haben, dass die fraglichen Kompasskurse, wenn sie ohne diese Ablenkungen auch den Hauptzwischenstrichen näher lägen, doch wegen derselben sich den Kardinalpunkten selbst mehr zuneigen.

Und hier kommen wir zu den besonderen Schattenseiten (immer ganz abgesehen von der Unsicherheit in der Hörrichtung und von der möglichen Verwirrung wegen der Vielheit der Signale beim Zusammenlaufen mehrerer Schiffe) der Kurssignale überhaupt. Für welche Kurse sollen dieselben Gültigkeit erhalten, für rechtweisende, missweisende oder Kompasskurse? Ich nehme an für Kompasskurse, weil auf dem ersten Blick dies in vieler Beziehung als das einfachere, natürlichere und zweckmässigere erscheint. Aber obwohl nun viele Schiffe, die einen Regelkompass besitzen, ihre Kurse nach diesem Kompass eintragen, so würde es sich vielleicht des Weiteren empfehlen, wegen der Komplikationen bei den Umrechnungen infolge plötzlicher Kursänderungen, die ja bei Nebelmanöver nicht selten sind, den Steuerkompasskurs als den massgebenden zu betrachten; also einen Kompass, der fast ausnahmslos mit den stärksten Deviationen behaftet ist. Dann könnte man es allerdings erleben, dass missweisend gleichsteuernde Schiffe ganz unterschiedliche Kurssignale ertönen lassen; ja, es würde schwierig und wegen der Unkenntnis der Deviation der anderen Schiffe vielfach ganz unmöglich sein, auch nur eine annähernd richtige Vorstellung über die Kurslage anderer Schiffe bei dickem Wetter durch Kurssignale zu erhalten.

Andrerseits, wären die Kurssignale gültig nur für rechtweisende Kurse, welchen überreichen Stoff zu folgenschweren Irrtümern und Fehlgriffen brächte eine solche Einrichtungen mit sich! Welche Umrechnungen in Zeiten der Gefahr, oder vermeintlicher Gefahr, wo in rascher Aufeinanderfolge grosse Kursänderungen vorgenommen werden, wodurch wieder die Abgabe dieses oder jenes Quadranten-Kurssignals bedingt wird! Wie soll es da möglich sein, im Fluge jedesmal richtig den Betrag der Missweisung, den Betrag der sich von Strich zu Strich ändernden Deviation und zum Überflusse noch die Kräng ungsdeviation anzuwenden! Und es kann bei nachherigen Prozessen auf ½ Strich ankommen. Es kann einem wegen der sich mehr und mehr auftürmenden drohenden Schwierigkeiten förmlich mit Angst überkommen, wenn man sich in solche Lage hineinversetzt denkt.

Wir müssen hier noch auf einen wichtigen Punkt eingehen. Es ist öfter angeführt worden, bei Nebelwetter habe man es in der Regel mit schwachen Winden zu tun. Das ist richtig; aber die Vorschriften gelten nicht allein bei Nebel, sondern auch bei dickem Wetter, Schneefall oder heftigen Regengüssen. Also auch bei den schwersten Stürmen, wenn es dick ist von Schnee oder Hagel, müssen die Signale in Anwendung gebracht werden. Bei solchem Wetter gieren die Schiffe häufig zwei und mehr Striche vom Kurse ab. Dies kann auch geschehen, besonders bei schlecht steuernden Schiffen, wenn der Wind gar nicht so stark ist, aber eine sehr hohe Schwell steht oder unregelmässige starke Strömung herrscht. Auch unter Sturmsegel beigedreht liegende Segler luven und fallen zwei bis vier Strich und mehr an und ab. Bald können die Schiffe beispielsweise NNO anliegen und im nächsten Augenblick zeigt der Steuerstrich auf NzW½W oder noch weit westlicher. Wie soll es hier mit den Kurssignalen gehalten werden?

Eine ausserordentlich bedeutsame Rolle im Verkehr, nicht gerade im Seeverkehr, aber im Verkehr auf dem Wasser nehmen auch die Fährdampfer ein. Man denke nur an den Riesenverkehr auf dem Hudson, an diese mächtigen Fährschiffe, die ihre Fahrten fast nie einstellen und kreuz und quer das Fahrwaser durchrasen. Amerika hat auch auf diesem Verkehr bei der Ausgestaltung des Seestrassenrechts ernste Rücksicht zu nehmen; und da scheint es doch mehr als fragwürdig, ob eine Vermehrung der Nebelsignale hier die Sicherheit erhöhen könnte, zumal Lokalverordnungen weder überall in Kraft noch angängig sind.

Die Regel ist, dass fast jede geistige Bewegung von oben nach unten geht; aber keiner einzigen Strömung würde es leichter sein von unten nach oben durchzudringen als Bestrebungen auf diesem Gebiet, wo es sich um erhöhte Sicherheit für die Fahrt auf den trügerischen Wellen handelt. Hier würden die Staatsgewalten mit rechter Genugtuung eingreifen und selbst die schwerfällige Maschinerie internationaler Gesetzgebung würde trotz ihres Beharrungsvermögens in Gang kommen, wenn die Männer des Berufs, die Fachleute und Interessentenkreise einen klaren und gangbaren Weg zeigten, der des ungeteilten Beifalls der überwiegenden Mehrheit sicher wäre. Denn was kann es Schöneres geben, als Leben und Eigentum gegen die durch die rohen Naturgewalten heraufbeschworenen Gefahren zu schützen. Hier kann etwas nicht bloss »bewilligt« werden, sondern es wird pflichtmässig in sanktionierbaren Vorschriften dargeboten.

Aber je mehr man sich mit dieser Materie befasst, desto grösser scheinen die Schwierigkeiten zu werden, die sich einer weiteren Ausgestaltung derselben mit wachsender Wucht entgegenstemmen. Die öffentliche Diskussion, deren Wert Herr Schubart mit Recht hervorhob, scheint ganz dazu angetan, die Gruppe der Unentschiedenen, die noch zu keiner festen Stellungnahme gelangt ist, in das Lager derjenigen überzuführen, die sich grundsätzlich ablehnend gegenüber den Anläufen zur Einführung von weiteren Hör- und Kurssignalen verhalten, ein Standpunkt, den Kapt. Barrelet mit dem Vollgewicht seiner Erfahrung und den wirkungsvollen Worten vertritt: »Je mehr Signale wir bekommen, desto verworrener werden die Ausweichmanöver.« (»Hansa« Nr. 36).

Trotz der klaren allseitigen Erkenntnis, dass der Ausdruck »mässige Geschwindigkeit« etwas sehr Unvollkommenes und Mangelhaftes ist; trotz der Tatsache, dass kein Mensch weiss, wie er ihn auszulegen hat; dass die Gerichte in ihren Sprüchen zu weitauseinander fallenden Definitionen gelangen; dass die Seeleute wegen der ausserordentlichen Dehnbarkeit dieses Ausdrucks darin (namentlich bei seegerichtlichen Untersuchungen) eine schwere Gefahr erblicken — trotz aller dieser offenkundigen schweren Mängel ist es bisher nicht gelungen, etwas Besseres an seine Stelle zu setzen, oder den Begriff im Gesetz selbst in authentischer Weise zu definieren und zu begrenzen. Alle Bemühungen sind an der Unmöglichkeit, etwas Bestimmtes und Besseres zu schaffen, gescheitert; obwohl es an gutem Willen und Anstrengungen nicht gefehlt hat. Und da muss man schon resigniert befürchten, dass die Bemühungen zur Verbesserung der Nebelsignale dasselbe Schicksal haben werden, trotzdem die geltenden Signale als unvollständig und mangelhaft erkannt wurden. Denn leider ist sie eben, was zu den übrigen Einwürfen hinzutritt, kein leeres Hirngespinnst: die naheliegende Möglichkeit des Eintreten eines Tonwirrwars sondergleichen, wie des Eintreffens einer vielleicht verhängnisvollen Ablenkung der Schallrichtung, vornehmlich in der Nähe hoher Felsenküsten.

Haftbarkeit des Reeders bei Unglücksfällen von Schiffsarbeitern.

Aus Brake erhalten wir von geschätzter Seite folgende Zuschrift:

Nachstehende Entscheidung des Königl. Preussischen Landgerichts in Verden dürfte auch für weitere Reeder- und Schifferkreise von Interesse sein.

Am 6. November 1900 war der Wäger und Vorarbeiter R. in Brake bei der Entlöschung des britischen Dampfers »Carham« beschäftigt.

Die Reeling des Dampfers hat für die Entlöschung einen Durchlass, der durch zwei wagerechte Stangen geschlossen wird. Diese Stangen sind an der einen Seite an einem beweglichen Gelenk befestigt, während an der andern Seite sich Haken befinden, die in entsprechenden Ösen am nächsten Reelingstützen eingreifen. Am äussersten Ende der Haken befindet sich ein Loch, welches bekanntlich zur Aufnahme der Splinte bestimmt ist. Während nun die untere Reelingstange auf dem »Carham« ordnungsmässig durch einen Splint gesichert war, war für die obere Reelingstange zur Zeit des Unfalls ein Splint nicht vorhanden.

Der Wäger R. wollte am fraglichen Tage eine Stahltrosse, welche ihm von einem zur Entlöschung aus dem »Carham« bestimmten Leichterschiff zugeworfen war, auf dem Dampfer festmachen. Er zog die Stahltrosse durch die Reelingstangen hindurch, lehnte sich dabei an die obere Reelingstange, diese setzte aus, weil sie nicht durch einen Splint gesichert war, der Wäger R. verlor den Halt, stürzte in die Weser und ertrank. R. war bei der Speicherei und Kellerei-Berufsgenossenschaft versichert; er hat eine Witwe und 9 Kinder im Alter von 1—15 Jahren hinterlassen.

Die Witwe beanspruchte von dem Kapitän und der Reederei des Dampfers »Carham« Entschädigung wegen fahrlässiger Tötung ihres Versorgers und da nach § 140 des Unfall-Versicherungsgesetzes der gesetzliche Entschädigungsanspruch der Witwe und ihrer Kinder auf die Speditions-Berufsgenossenschaft im Umfang ihrer Entschädigungspflicht überging, so verklagte die Berufsgenossenschaft den Kapitän und die Reederei wegen dieses Betrages, während die Witwe den Schadensersatzanspruch geltend machte, soweit er die Entschädigungspflicht der Berufsgenossenschaft übersteigt. Der Kapitän des »Carham« hat zugegeben, dass der Splint an der Reelingstange schon seit etwa Jahresfrist gefehlt habe und der Kapitän sowohl als die Reederei haben zugegeben, dass der Tod des Wägers R. ursächlich auf das Fehlen des Splints zurückzuführen ist.

Bestritten haben die Beklagten jedoch, dass ein Verschulden des Kapitäns vorliege, da das Anbringen solcher Splinte nicht zu der gehörigen Einrichtung und Ausrüstung eines Schiffs gehöre, für die der Kapitän zu sorgen habe. Jedenfalls habe der Kapitän nach englischem Recht, welches für den vorliegenden Fall massgebend sei, nicht dafür aufzukommen. Ausserdem treffe den R. eigenes Verschulden, da er sich selbst, ehe er sich an die Reelingstange lehnte, habe überzeugen müssen, dass dieselbe verbolzt sei.

Das Landgericht hat zunächst die Einwände der Beklagten zurückgewiesen. Es führt aus, dass das Deliktsrecht zwingender Natur ist und darauf beruht, dass die Souveränität eines Staats erfordert, dass sein Gesetz alle in seinem Gebiet begangenen, unerlaubten Handlungen umgreift und dass daher die vorliegende Frage nach deutschem und nicht nach englischem Recht zu entscheiden ist. Es führt ferner aus, dass eine Fahrlässigkeit des Kapitäns vorliege, da ein ordentlicher Kapitän bei Anwendung der von ihm zu verlangenden Aufmerksamkeit die Gefahr erkennen musste, die durch das Fehlen des Splints herbeigeführt werden konnte; er musste erkennen, dass ein Unglücksfall eintreten konnte, wie er im vorliegenden Fall eingetreten ist und er musste sich sagen, dass ein solcher Fall einmal eintreten würde. Da das Fehlen des Splints dem Kapitän seit etwa Jahresfrist bekannt war, so liegt eine Fahrlässigkeit des Kapitäns vor.

Der Ansicht, dass der Splint nicht zu der gehörigen Einrichtung des Schiffs gehört, für welche der Kapitän nach § 581 des H.-G.-B. zu sorgen habe, ist das Landgericht nicht beigetreten, indem es folgendes ausführt:

Die Reeling dient dazu, die auf dem Schiff befindlichen Leute vor einem Hinabfallen in das Wasser und vor Ertrinken infolgedessen zu bewahren. Die Durchlässe, die zu Übernahme von Waren erforderlich sind, müssen, wenn sie nicht gebraucht werden, sorgfältig verschlossen werden; denn sonst würde dort, wo die Reeling fehlt, ein Hinabstürzen sehr leicht möglich sein. Der zum Verschluss der Reeling und somit zur Sicherung der auf dem Schiffe befindlichen Leute erforderliche Splint gehört demnach entschieden zur gehörigen Einrichtung des Schiffs, wie alle zur Verhütung von Unfällen erforderlichen und notwendigen Schiffsteile.

Das Gericht hat ferner absolut kein eigenes Verschulden in dem Verhalten des verunglückten R. finden können. Es spricht sich in dieser Beziehung dahin aus: R. hielt sich nicht zum Vergnügen an Bord des Dampfers auf, sondern im Dienste seines Arbeitgebers, und wenn das Festmachen von Leinen auch nicht direkt zu der ihm zugeteilten Arbeit als Wäger gehörte, so war er doch dazu befugt und handelte im Interesse seines Arbeitgebers. R. war aber auch keineswegs genötigt, erst nachzusehen, ob die Reelingstange durch einen Splint gehörig befestigt sei. Er konnte dies annehmen, da die ordnungsmässige Befestigung der Reelingstange zur Einrichtung des Schiffs gehört, für welche der Schiffer aufzukommen hat und er nicht vermuten konnte, dass der Splint schon seit längerer Zeit fehlte. Von einem Verschulden des Verunglückten kann somit nicht die Rede sein und trifft nur den Kapitän ein solches. Dieser haftet daher auf Grund des § 823 d. B. G. B. wegen fahrlässiger Tötung des R.

Es haftet aber auch die Reederei des Dampfers »Carham« nach §§ 485 486 d. H. G. B. für die durch eine Person der Schiffsbesatzung in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen, einem Dritten zugefügte Schäden, jedoch nur mit Schiff und Fracht, während der Kapitän persönlich haftet. Nach dem Unfallversicherungsgesetz hat die Witwe Anspruch auf Sterbegeld und auf eine Rente bis zu ihrem Tode oder bis zu ihrer Wiederverheiratung, die Kinder bis zu ihrem zurückgelegten 15. Lebensjahre. Da die Einziehung der Renten von dem im Auslande wohnenden Beklagten mit Schwierigkeiten verbunden sein würde, so liegt ein triftiger Grund vor, anstatt der Rente eine Abfindung an Kapital zu beanspruchen.

Die Berufsgenossenschaft hat nach festgelegten Erfahrungsgrundsätzen das Kapital zur Deckung der zu zahlenden Rente des Sterbegeldes und der schon bisher gezahlten Rente auf 8019 ℳ 30 ₰ berechnet und hat dabei den Jahresverdienst von 1650 ℳ zu Grunde gelegt. Da die Berufsgenossenschaft jedoch den 1500 ℳ übersteigenden Jahresverdienst nur mit $^1/_2$ anrechnet, also in diesem Falle 1550 ℳ als rentenzahlenden Verdienst annimmt und von diesen 1550 ℳ nur 60 % im Höchstfalle vergütet, so steht der Witwe und den Kindern ein weitergehendes Recht und zwar in doppelter Richtung zu. Es ist angenommen, dass der Verunglückte, Wäger R., $^1/_4$ von seinem Jahresverdienst für sich verbrauchte und $^3/_4$ zum Unterhalt seiner Frau und Kinder verwendete. Da nun die Berufsgenossenschaft nur 60 % des Jahresverdienstes von 1550 als Rente bezahlt, so stehen der Witwe und den Kindern noch 15 % zu, welche kapitalisiert nach den obigen Erfahrungsgrundsätze 2004 ℳ 82 ₰ ergeben.

Auserdem hat die Witwe Anspruch auf den Rentenbetrag, den die von der Berufsgenossenschaft nicht berücksichtigten 100 ℳ des Jahresverdienstes ergeben. Nach denselben Erfahrungsgrundsätzen der Berufsgenossenschaft würde dies ein Kapital von 646 ℳ 91 ₰ ergeben.

Es hat demnach der Kapitän bezw. die Reederei des »Carham« zu zahlen an:

die Berufsgenossenschaft	ℳ 8019.30
die Witwe	» 2651.35
» » Sterbegeld	» 103.33

Diese Beträge von zusammen 10772 ℳ 63 ₰, sowie die Kosten des Rechtsstreits sind von den Beklagten bezahlt und ist keine Berufung gegen die Entscheidung des Landgerichts beantragt.

Besprechung der neuen Auflage der „Nautischen Tafeln" von Breusing.*)

Von Dr. Ernst Wendt, Oberlehrer an der Seefahrtschule zu Bremen.

Vor einiger Zeit habe ich in dieser Zeitschrift über die neue Auflage (7.) von Breusings »Steuermannskunst« referiert. Es sei mir heute gestattet, auch einige Worte über die neue Ausgabe der vor kurzem erschienenen zugehörigen Tafelsammlung zu sagen.

Beim Vergleich mit den vorhergehenden zeigt es sich, dass die bewährte Anordnung (zuerst die mathematischen, dann die nautischen, schliesslich die astronomischen Tafeln) und auch die Gliederung der einzelnen Abteilungen im allgemeinen beibehalten ist. Es sind aber mehrere wichtige Tafeln hinzugefügt und einige alte fortgelassen. Ausserdem sind mehrere grössere oder kleinere Änderungen getroffen worden.

Was zunächst die mathematischen Tafeln anbelangt, so haben die Herausgeber den Gebrauch der »Logarithmen der Zahlen« (T. 2) und der »Logarithmen der trigonometrischen Funktionen« (T. 6), welche auf 5 Dezimalstellen gegeben sind, durch Beifügung von kleinen Schalttäfelchen erleichtert. Auf Grund dieser letzteren, die für mittlere Werte der Unterschiede der Logarithmen berechnet sind, hat die Tafel 6 an Übersicht und Schönheit gewonnen, da ja die Zwischenspalten »Unterschied« fortgefallen sind. Diesem Vorteil scheint mir aber, abgesehen davon, dass die fünfte, unter Umständen sogar die vierte Dezimale fehlerhaft werden kann, der Nachteil gegenüberzustehen, dass leicht ein Missgriff in den Schalttäfelchen gemacht werden kann, so dass gegenüber der gewöhn-

*) Breusings Nautische Tafeln. Im Verein mit Dr. O. Fulst und Dr. H. Meldau neu zusammengestellt und herausgegeben von Dr. C. Schilling, Direktor der Seefahrtschule in Bremen. Nebst 4 magnetischen Karten, entworfen von Prof. Dr. G. von Neumayer. 7. Aufl. Leipzig, Heinsius Nachf. 1902.

lichen Einrichtung, bei welcher dieselben am Kopf den bezüglichen Unterschied tragen, nichts gewonnen wird. Die Logarithmen der Sinus und Cosinus der Winkel von 0° bis 2° sind in Tafel 5 für jede zehntel Minute gegeben, aber nicht wie die übrigen fünf-, sondern vierstellig. Der Vorwurf der Inkonsequenz, der damit begangen ist, kann den Herausgebern leider nicht erspart werden. Neu ist Tafel 8, $log\ cos^2\ a/_2$ die für alle Winkel α von 0° bis 180° für jeden zehntel Grad auf 4 Dezimalstellen giebt und bei der Berechnung des Höhenazimuts Anwendung findet.

Die rein nautischen Tafeln sind in der neuen Auflage durch zwei kleine recht praktische Tafeln vermehrt worden. Die eine liefert mit den beiden Argumenten: Winkel zwischen dem Kurse und der ersten Peilung, Winkel zwischen dem Kurse und der zweiten Peilung den Abstand bei einer Doppelpeilung. Die andere giebt die Winkel zwischen dem Kurse und der ersten bezw. zweiten Peilung an, die beobachtet werden müssen, damit die zwischen den Peilungen zurückgelegte Distanz gleich dem Abstande ist, den das Schiff nachher im Augenblick des Freilaufens haben wird.

Einschneidender und mannichfaltiger sind die Veränderungen, welche die astronomischen Tafeln erfahren haben. Einige derselben sind bequemer und übersichtlicher gestaltet worden, wie z. B. Tafel 46, welche zur Berechnung der Ablenkung aus den Ablenkungskoeffizienten dient, andere sind etwas eingeschränkt, wie die Tafeln 34 und 35, welche Stundenwinkel und Höhe bei der grössten Höhenänderung geben, andere wieder weiter ausgedehnt, wie Tafel 33, welche die mittlere Kulminationszeit der Hauptsterne enthält. Der Tafel 49 »zur Gesamtbeschickung des Kimmabstandes eines Fixsterns« ist am Fusse eine kleine Tabelle zur Berichtigung des Kimmabstandes eines Planeten für Parallaxe und der Tafel 50 eine eine Zusatzbeschickung für den Oberrand der Sonne beigegeben. Auch sonst sind noch einige Änderungen vorgenommen worden. So hat die Tafel für die Berichtigung der mittleren Strahlenbrechung (T. 27) das Argument »Temperatur« nach Fahrenheit, Reaumur, Celsius und den Barometerstand nach Pariser Zoll, englisch Zoll und mm erhalten, so dass eine besondere Tafel zur Verwandlung dieser Masse in einander überflüssig gemacht ist. Ferner giebt Tafel 37 das Azimut, nicht die Amplitude zur Zeit des wahren Auf- und Unterganges der Sonne. Eine grössere Anzahl von Tafeln ist hinzugekommen. Darunter zunächst solche, die sich in jeder modernen grösseren Tafelsammlung finden. Hierzu gehören die Höhen-, Breiten- und Längenfehler-Tafeln (T. 41—45); speziell eine Tafel, welche für Breite und Abweichung die Grenzen angiebt, innerhalb deren der Stundenwinkel liegen muss, damit einem Fehler desselben von 1 m ein Fehler von nicht mehr als 2′ in der Breite entspricht, und die Lecky'schen A, B, C-Tafeln, welche zur Berechnung des Azimuts dienen, bei der Methode der »gleichen Sonnenhöhen« Anwendung finden und eine einfache Schlussrechnung der sog. Längenmethode gestatten etc. Dieselben sind hier für jeden vollen Grad der Breite und Abweichung bis zu 63° und für alle Werte des Stundenwinkels von 4 zu 4 m wiedergegeben. Die Tafel C hat als Argumente nicht wie in den Behrmann'schen Tafeln, »Breite« und »A + B«, sondern in der Lecky'schen Anordnung »Breite« und »Azimut«, und zwar für jeden vollen Grad. Sehr wichtig sind die neuen Tafeln 47, 48, welche eine Gesamtbeschickung für den Kimmabstand des Mondsunterrandes und -oberrandes enthalten. Diesen Tafeln, welche für die Argumente »Kimmabstand« und »Horizontalverschub« des Mondes unter Annahme einer mittleren Augeshöhe von 6 m berechnet sind, sind mit Schalttäfelchen zum Einschalten für die Minuten der Höhe und die Sekunden des Verschubes und mit einer Berichtigung für eine von 6 m verschiedene Augeshöhe ausgestattet. Derartige Tafeln sind zuerst von Dr. Fulst in den Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie entworfen, um dem Monde die ihm im Reiche der Nautik gebührende Stellung zu erkämpfen. Dieselben haben aber statt der Horizontalparallaxe den Durchmesser als Argument enthalten, wie auch in der Tafelsammlung von Domke-Canin. In ähnlicher wie der vorliegenden Form findet man sie in der Bolte'schen Sammlung, aber nicht in der Ausführlichkeit und Bequemlichkeit wie hier. Um Missverständnissen vorzubeugen, muss erwähnt werden, dass die Tafel »Mondverschub minus Strahlenbrechung«, welche bei Monddistanzen gebraucht wird, beibehalten ist.

Die Breusing'schen Tafeln sind aber auch noch durch einige wichtige Tabellen bereichert worden, die sich sonst in keiner andern Sammlung finden. So hat zum ersten Male in eine solche eine Tafel Aufnahme gefunden, welche die Berichtigung der mittleren Kimmtiefe für den Temperaturunterschied zwischen Luft und Wasser giebt. (T. 20). Dieselbe ist von den Herren Koss und Thun-Hohenstein auf Grund ihrer verdienstvollen Beobachtungen zu Krudella gewonnen worden. Ferner ist eine von Dr. Fulst entworfene und in dieser Zeitschrift (Jahrg. 1901) veröffentlichte Tafel abgedruckt worden, die eine einfache Berechnung des Azimuts eines Gestirns in der Nähe des Meridians gestattet und einem schon lange gehegten Bedürfnisse entgegenkommt. Man erhält mit Hilfe desselben das Azimut, wenn man den nach der Formel

$$p = \frac{cos\ \delta \cdot cosec\ (q - \delta)}{4}$$

berechneten Tafelwert mit der Anzahl der Minuten des Stundenwinkels multipliziert. Das so gefundene Azimut ist für alle unter 20° gelegenen Werte desselben innerhalb eines Grades genau. Endlich hat noch eine von Dr. Fulst in den Annalen der Hydrographie veröffentlichte Tafel zur Bestimmung der Besteckversetzung nach der Höhenmethode Aufnahme gefunden.

Andererseits sind auch einige Tafeln zum Fortfall gekommen. Dazu gehören alle auf die Berechnung des Hochwassers bezüglichen Tafeln und eine Tafel zur Breitenbestimmung aus der Höhe des Nordsterns. Zu diesem Entschlusse werden die Herausgeber wohl angesichts der Tatsache gelangt sein, dass das »nautische Jahrbuch« derartige Tafeln enthält. Durch die Aufnahme der A, B, C-Tafeln sind ferner die Gauss'schen Tafeln, welche zur Erleichterung der Methode der gleichen Sonnenhöhen dienen, überflüssig gemacht und daher fortgelassen. Schliesslich ist zu erwähnen, dass auch die Tafel, welche »Breite, Länge und Hafenzeit wichtiger Leuchtfeuer und anderer Orte« enthält, — leider — nicht wieder aufgenommen ist.

Das Bild, das ich soeben über die Veränderungen, welche die Breusing'schen Tafeln in Inhalt und Form erfahren haben, entrollt habe, wird zeigen, wie die Herausgeber mit Erfolg bemüht gewesen sind, die neue Auflage den Anforderungen der Neuzeit gemäss zu gestalten. Sie ist zwar nicht ganz so reichhaltig wie einige andere Tafelsammlungen, z. B. die Behrmann'schen Tafeln, sie enthält aber alles Rüstzeug, das der Nautiker neben dem Jahrbuch heute gebraucht. Der Druck ist vorzüglich, die Tafeln sind dadurch ausserordentlich übersichtlich und angenehm beim Gebrauch. Die äussere Ausstattung ist ebenfalls eine gute. Ausstellungen kann man nur, wie das bereits von anderer Seite geschehen, am Papier machen, das wohl stärker und weniger rauh hätte genommen werden können. Zu erwähnen ist noch, dass den Tafeln eine Erklärung vorangeschickt ist. Ausserdem sind dem Werke vier vom Geheimen Admiralitätsrat Herrn Professor Dr. G. von Neumayer entworfene magnetische Karten beigegeben. (Isogaren für 1902, Isoklinen für 1895, Isodynamen für 1895, mittlere Säkular-Änderung der magnetischen Deklination in Minuten pro Jahr für die Epoche um 1890—1902.)

Seeamtsverhandlungen.

Seeamt zu Hamburg.

Untergang des deutschen Schleppdampfers „Blitz". Weil sich aus den Ausführungen des Reichskommissars der durch Zeugenaussagen festgestellte Sachverhalt ergiebt, beschränken wir uns auf ihre Wiedergabe, wie sie in der »Hamb. Börsenhalle« veröffentlicht worden ist.

Der Dampfer »Blitz« hatte von Riga ausgehend von der Glockentoone vor der Düna-Mündung seinen letzten Abfahrtsort genommen und ist auf den Untiefen von Randa gestrandet. Obgleich der Kapitän angegeben hat, den Kurs bei Eintritt des unsichtigen Wetters geändert zu haben, hat eine Kursänderung nicht stattgefunden und hat Kapitän Holst nach eigenem Geständnis etwas gesagt, was der Wahrheit nicht entspricht. Während des Lotens ist die Fahrt des Dampfers nicht gemässigt worden, und daher ist auch nicht anzunehmen, dass die wirkliche Wassertiefe gefunden worden ist. Kapitän Holst hat beabsichtigt die Randa-Seezeichen anzulaufen. Hätten die Seezeichen auf ihrer Station gelegen, so würden sie gesehen sein und mutmasslich wäre die Strandung vermieden worden. Der gesteuerte Kurs NNO musste direkt auf die Strandungstelle zuführen. Mann kann aber auch den Kapitän nicht von einer Schuld bei der Strandung freisprechen. Wenn auch der wesentliche Grund das Fehlen der Randa-Seezeichen gewesen ist, so ist 1. kein Mittel an Bord gewesen, die Fahrt des Schiffes zu messen, 2. ist der Dampfer nicht sachgemäss gestaut gewesen und 3. ist nicht sachgemäss gelotet worden. Daraus, dass nach der Strandung nicht gepumpt wurde, ist niemand ein Vorwurf zu machen. Die Navigierung ist aber in keiner Weise eine sachgemässe gewesen und die Kurse sind nicht mit Sorgfalt beobachtet worden, wie das hätte geschehen müssen. Dass nicht mehrfach gelotet worden, ist ernstlich zu rügen. Alle diese Unterlassungen sind scharf zu tadeln und ich sehe mich veranlasst, den Antrag zu stellen, dem Kapitän Holst die Befugniss zur Ausübung des Schiffergewerbes zu entziehen.

Das Seeamt gab folgenden Spruch ab:

»Der Schleppdampfer »Blitz« ist am 11. Oktober 1902 auf der Fahrt von Riga nach Pernau im Rigaer Meerbusen bei Haynasch gestrandet und total verloren gegangen. Die Strandung ist zunächst dadurch verursacht, dass die Seezeichen der Randa Bank vertrieben waren. Schiffer Hans Jacob Holst hat aber in mehrfacher Beziehung in überaus nachlässiger Weise navigiert, indem er mit einem schlecht getrimmten und daher schlecht steuernden Schiff ohne brauchbare Logge und ohne genügend zu loten, bei unsichtigem Wetter mit voller Fahrt die Untiefe ansteuerte. Das bei dem einmaligen Loten gewonnene Resultat hätte ihn schon veranlassen müssen, westlicher zu steuern. Dem Schiffer Holst wird deshalb die Befugnis zur Ausübung des Schiffergewerbes entzogen.«

Strandung des Fischdampfers »Platessa«. Auf der Reise vom Kattegat nach Hamburg war 12 h 30 Mittags der Feuerturm von Maseskär in OSO³/₄O 9 Sm gepeilt und der Kurs SSW nach Fredenkshaven festgesetst. Später sollte, wie der Schiffsführer dem wachhabenden Steuermann angegeben hatte, ½ Strich westlicher gesteuert werden. Der Steuermann, der seinen Kapitän missverstanden haben muss, liess statt dessen von 4 h p. m. ½ Strich südlicher steuern. Als der Kapitän, der sich wegen Übermüdung zur Ruhe begeben hatte, um 7 h p. m. an Deck erschien — der Wind hatte sich von WNW flau des Mittags auf NW stürmisch des Abends geändert — machte ihn der Steuermann auf ein rot und weiss blinkendes Feuer, das er für Skagen-Feuerschiff hielt, aufmerksam. Da Skagen-Feuerschiff aber ein rotes Blinkfeuer ist, erkannte der Kapitän auf der Stelle den Irrtum und liess zunächst abhalten, um, nach Einsicht in die Karte, die Maschine stoppen zu lassen. Ehe er zur Ausführung dieses Befehls Gelegenheit fand, geriet das Schiff auf Strand. Es wurde später nach Frederikshaven geschleppt. Die nachfolgenden Ausführungen des Reichskommissars ergänzen den obigen Sachverhalt. Der Reichskommissar führte aus: »Wäre der Kurs, den der Kapitän zu steuern befohlen hatte, auch gesteuert worden, dann würde vermutlich alles klar gegangen sein. Der Kapitän hat sich aber zu sehr auf den Steuermann, der ja auch ein Patent besitzt, verlassen und demselben auch deshalb nicht gesagt, ihn zu rufen, falls sich etwas besonderes ereignen oder ein Feuer in Sicht kommen sollte. Wie sich herausgestellt, hatte der Steuermann den ihm aufgegebenen Kurs nicht richtig verstanden und anstatt westlicher, südlicher steuern lassen. Ich führe daher die Strandung darauf zurück, dass der Steuermann einen Kurs steuern liess, der ihm nicht aufgegeben war und dass er sich nicht auf der Seekarte, die zur Einsicht bereit lag, orientierte, dass er ferner auf seiner Wache weder gelotet noch geloggt hat; hierbei hat sich herausgestellt, dass der Steuermann Struve nicht die Eigenschaften besitzt, die ein Steuermann haben muss, weshalb ich mich genötigt sehe, den Antrag zu stellen, ihm die Befugnis zur ferneren Ausübung des Steuermannsgewerbes zu entziehen. Kapitän Olbrich hätte inbezug auf die Navigierung bessere Anordnungen treffen müssen und es ist zu missbilligen, dass er nicht den Befehl gegeben, ihn beim Insichtkommen eines Feuers zu wecken. Den Kapitän trifft daher der ernste Vorwurf, nicht genauere Bestimmungen über die Navigierung des Schiffes getroffen zu haben«. Der Spruch des Seeamts lautete: »Die Strandung des Fischdampfers »Platessa« ist dadurch verursacht, dass der Steuermann Hermann Heinrich Struwe, anscheinend infolge eines Missverständnisses, während mehrerer Stunden einen Kurs hat steuern lassen, welcher einen Strich von dem vom Schiffer angegebenen Kurs abwich und dass er unter Ausserachtlassung jeder seemännischen Vorsichtsmassregel navigiert hat. Dem Steuermann Struve wird die Befugnis zur Ausübung des Schiffergewerbes entzogen. Der Schiffer Olbrich hätte sich mehr selbst um die Navigierung kümmern und sich nicht so sehr auf den ihm nur wenig bekannten Steuermann verlassen sollen. Die Journalführung an Bord war eine überaus mangelhafte und entsprach nicht den gesetzlichen Bestimmungen«.

Schiffbau.

Bauaufträge.

Ausser Bauaufträgen für **vier Dampfer** der Dampfer-Reederei Horn, Lübeck, kontrahierte die Rostocker Neptun-Werft **zwei weitere Dampfer** von je 3500 t Tragfähigkeit für die Chinesische Küstenfahrt-Gesellschaft in Hamburg.

* * *

Die Schiffswerft von J. W. Klawitter, Danzig, hat den Neubau eines **Doppelschrauben-Tankdampfers** von 250' Länge und 1200 angezeigten Pferdekräften für russische Rechnung abgeschlossen.

* * *

Der Schiffswerft von G. Seebeck A.-G., Bremerhaven, sind **drei** weitere **Fischdampfer** in Auftrag gegeben und zwar zwei von der Reederei H. Hohnholz und einer von einer Hamburger Reederei. Alle Dampfer werden den neuen grossen Typ erhalten.

* * *

Stapelläufe.

Über den Stapellauf des für die Hamburg-Amerika Linie bestimmten Passagierdampfers »**Prinz August Wilhelm**« von der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft gehen uns nachträglich noch folgende Einzelheiten zu: Der Dampfer hat geraden senkrechten Vorder- und Hintersteven, sowie elliptisches Heck,

lange Poop, kurze Back, 2 durchlaufende Stahldecks und hölzernes Raumdeck, acht extra verstärkte wasserdichte Schotten, sowie einen durchlaufenden Doppelboden. Dieser ist nach dem Zellensystem mit hohen Bodenwrangen auf jeden Spant gebaut und mittelst durchlaufender Mittelkielplatte und Querschott in 14 wasserdichte Abteilungen geteilt. Gegen das Schlingern ist zu beiden Seiten ein Schlingerkiel vorgesehen. Die Laderäume von ca. 5200 t, Bunker nicht eingeschlossen, erhalten fünf Luken; zum Löschen und Laden sind Bäume angebracht, welche durch die Dampfwinden bis zu 16 t heben. Die Kühlräume werden von einer grossen Eismaschine künstlich gekühlt und haben selbst in den Tropen eine Temperatur bis zu minus 5 Grad Celsius. Die Ventilation im Schiffe geschieht auf künstlichem Wege mittelst grosser Luftmaschinen. Die Wohnräume der Passagiere und der Offiziere sind geschmackvoll mit getäfelten Wänden und Mahagoni-Möbeln ausgestattet, die der Mannschaften und Zwischendecker erhalten Teakmöbel. Speisesaal, Rauch- und Damensalon sind mit besonderer Eleganz ausgeführt. Beleuchtung, Heizung, sanitäre Einrichtungen, Küche, Pantry etc. entsprechen in allem den neuesten Anforderungen moderner, erstklassiger Passagier- und Frachtdampfer. Die Maschine des Schiffes ist eine vertikale, direkt wirkende vierfache Expansionsmaschine von 3000 i. PS., welche dem Schiffe eine Geschwindigkeit von 13½ Knoten verleihen soll. Zylinder 23½, 33½, 49½, 72, Hub 54. Den Dampf liefern 3 Einender-Kessel von 4.55 m Durchmesser und 3.682 m Länge mit einer Gesamtheizfläche von 741 qm und einem Druck von ca. 15 kg; dieselben sind für künstlichen Zug eingerichtet. Die Steuerung ist eine Stephensonsche Kulissensteuerung mit Brownscher Dampfumsteuerungsmaschine und Handsteuerung. Die Wellen sind aus bestem Stahl gefertigt, vier Schraubenflügel aus Bronze. Ein gleicher Dampfer für die Hamburg-Amerika Linie befindet sich im Bau, er wird den Namen des Prinzen Joachim erhalten. — Im Anschluss hieran mögen einige kurze Angaben über die Tätigkeit der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft von Interesse sein. Mit Schluss des Kalenderjahres 1901 waren zur Ablieferung gelangt: 211 eiserne und stählerne Dampfer, Segler und Schwimmdocks, letztere als Spezialität, mit rund 357 000 Gr. R.-T. und ca. 158 000 ind. HP. Für das Kalenderjahr 1902 verblieben, einschl. der Neuaufträge 18 Dampfer, sowie ein grosses Schwimmdock für die Reiherstieg-Schiffswerft und Maschinenfabrik in Hamburg, mit total reichlich 65 000 Br. R.-T. und rund 27 000 ind. HP. Weitere Abschlüsse stehen in Aussicht. Finanziell steht die Werft folgendermassen: Bei einem heutigen Aktienkapital von ℳ 3 300 000 sind ℳ 2 300 000 oder rund 70 % an Reserven vorhanden und sind im Laufe der Jahre mehr als ℳ 3 000 000 abgeschrieben. Die Dividende der letzten 4 Betriebsjahre betrug jedesmal 18 %.

* * *

Das russische Finanzministerium macht bekannt, dass es den Plan für die **Förderung des Baues** von **Dampfschiffen** in **Russland** fertig gestellt habe. Die kaiserl. Regierung wird bei solchen Leuten, die Ozean- oder Flussdampfer zu bauen beabsichtigen, durch die Staatsbank zwei Drittel der Baukosten vorstrecken, unter der Bedingung, dass alle neuen eisernen Fahrzeuge ausschliesslich aus russischem Material und auf russischen Werften gebaut werden. Diese Darlehen sind in fünf Jahresraten von je 20 % der geborgten Summe, ohne Zahlung von Zinsen, zurückzuzahlen. Die erste Jahresrate ist fällig, wenn das neue Schiff für den Gebrauch fertig ist. Bis zur vollständigen Abbezahlung der Schuld, wird das Schiff an einem deutlich sichtbaren Teile des äusseren Rumpfes die Inschrift tragen: »Der Staatsbank verpfändet.« ... Der Finanzminister hofft, dass durch diese zinslosen Darlehen, die bisher flaue Schiffbauindustrie bedeutend belebt werden wird.

Vermischtes.

Zu dem **Prozess** über das **Eigentum der Stadt Kiel** am Hafen und seinen Vorständen ist, vorbehaltlich der Entscheidung des bereits angerufenen Reichsgerichts, ist das Urteil dahin erfolgt, dass das Eigentumsrecht der Stadt Kiel zusteht und die Beklagten, nämlich der Reichsmarinefiskus und der preussische Fiskus, in die Kosten verurteilt sind. Zur Begründung des Klageanspruches wurde im wesentlichen Bezug genommen, auf das Privileg des Herzogs Waldemar von Jütland vom 25. Juni 1334, in welchem der Stadt der gesamte Schleswigsche Anteil des Hafens bis Bülk hinaus verliehen worden, und das Privileg König Christian I. von Dänemark vom 2. März 1461, in welchem es heisst: »Vortmeer gewe wy en onde ere nakomelinge de Kyler Vorde vry to ewige tyde mid allem genete wete in de apembere zee beide syde med dem vorstrande alse se de van oldinges in onde brukinge gehad onde besete hebben.« Dieses Privileg ist von späteren dänischen Königen wiederholt bestätigt worden, zuletzt von Friedrich VII. am 14. Oktober 1856. In der Beantwortung der Klage führten die Beklagten aus, das der Stadt durch die Privilegien verliehene Recht sei eine Art öffentlichrechtlicher Aufsichtshoheit, aber kein privates Eigentum. Zum Nachweise dafür, dass dies auch früher als Inhalt der Privilegien allgemein angenommen worden sei, wurde eine Reihe von einzelnen Streitfällen und Äusserungen von Behörden und Gutachtern angeführt. Hinsichtlich der Anschüttungsflächen soll nach der irrtümlichen Ansicht der Beklagten die Stadt zudem auf ihr Eigentumsrecht verzichtet haben.

Hafen-Verordnung in Rostock. In ihrer letzten Sitzung hat die Bürgervertretung die Abänderungen zu der Verordnung über die Hafenabgaben angenommen. Danach bleiben Schiffe von den Hafenabgaben befreit: wenn die Fahrzeuge, beladen oder unbeladen, nur mit dem Zweck, eine Reparatur auszuführen oder ins Dock zu gehen, eingehend und ausgehend, Warnemünde oder Rostock aufsuchen. Nur ausgehend vom Hafengeld befreit werden Schiffe, wenn sie im Vorhafen oder hier eine Ladung gelöscht, sodann eine grössere Reparatur ausgeführt oder ein Dock aufgesucht haben, das Revier leer verlassen; nur eingehend von den Hafenabgaben bleiben Schiffe befreit, wenn sie zwecks Vornahme einer grösseren Reparatur etc. ohne Ladung Warnemünde oder Rostock aufsuchen, hierauf Ladung einnehmen oder wenn sie beladen waren, eine andere Ladung, als bei der Ankunft übernommen und das Revier verlassen.

Stewards als Bemannung eines Rettungsbootes. Von der Kollision des Lloyddampfers »Kronprinz Wilhelm« mit dem englischen Dampfer »Robert Ingham«, welche am 8. Oktober im englischen Kanal bei dichtem Nebel stattfand, wird noch die folgende interessante Einzelheiten gemeldet. Das erste Rettungsboot auf dem »Kronprinz Wilhelm«, das zum Fieren fertig war, wurde ausschliesslich von Stewards bedient und von dem zweiten Steward geführt. Es wurde als zweites Rettungsboot zu Wasser gelassen und beteiligte sich erfolgreich an der Rettung der Mannschaften des englischen Dampfers. Es ist dies ein erfreulicher Beweis dafür, dass auch die Bedienungsmannschaften, die Stewards unserer grossen Ozeandampfer, infolge der guten Schulung im stande sind, im Moment der Gefahr tätig einzugreifen, und ein Zeichen für die straffe Disziplin, die an Bord der Dampfer herrscht und der alles willig sich unterordnet.

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein Hamburg.

Sitzung vom 10. November. Als Mitglied wird der Direktor der Reiherstieg-Schiffswerfte Herr Kornels aufgenommen. Zu der vom Cuxhavener Staatslotsenverein angeregten Auslegung eines Feuerschiffs auf Langeoog soll eine Verständigung mit dem Verein der Reeder des Unterwesergebietes und der Handelskammer in Oldenburg erzielt werden, mit der Absicht, das Thema auf die Tagesordnung des Vereinstages zu stellen, wenn sich die Forderungen des Lotsenvereins als begründet erweisen. Nachdem der Vorsitzende die Lektüre der neu erschienenen Schrift »Schiffs- und Havariepapiere« von Kapt. Schülke den aktiven Kapitänen ans Herz gelegt hat, und nachdem die weiteren Eingänge einer kurzen Besprechung unterzogen worden sind, wählt der Verein eine fünfgliedrige Kommission mit dem Zweck, der Generalversammlung Vorschläge für geeignete Kandidaten zur Besetzung mehrerer vakant gewordener Vorstandsämter zu machen. In die Kommission werden gewählt die Herren Dr. Ehlers, Grywacz, Leithäuser Polis und Struck. Alsdann nimmt der Verein, laut Tagesordnung, zu den verschiedenen vorgeschlagenen Schallsignalen Stellung und entscheidet sich nach längerer lebhafter Auseinandersetzung für das System fakultativ gedachter Seitenschallsignale. Allerdings mit der Beschränkung, dass sie nur auf See Anwendung finden dürfen. Der Antrag, die Signale nicht zu verwenden, sofern die Schallsignale mehrerer Schiffe zugleich wahrgenommen werden, wurde ebenso abgelehnt, wie die Forderung, dass die Seitenschallsignale, falls sie von einem anderen Schiff gehört worden sind, auch beantwortet werden müssten. Während sich der Verein somit im Prinzip für Seitenschallsignale ausgesprochen hat, soll in nächster Sitzung eine Entscheidung über die Wahl des besten Seitenschallsignalsystems getroffen werden. — Nächste Sitzung am 17. Novbr.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 12. November. Unter den Eingängen sind bemerkenswert: Die durch die »Nachr. für Seefahrer« bekanntgemachte Einführung eines Eissignals auf dem Borkum Feuerschiff; die Tatsache, dass englische Schiffahrtskreise für die Ausbildung ihrer Seeleute wieder Schulen bauen und fahrende Schiffe erst in zweiter Linie in Betracht ziehen; die von der »Merchant Service Guild«, die 9000 Kapitäne und Offiziere zu Mitgliedern zählt, dem Parlamentskandidaten ihres Wahlkreises unterbreiteten Forderungen. (Leichtlade-Linie, verschärfte Bestimmungen zur Aufrechterhaltung der Disziplin, Abschaffung des sog. englischen Wachsystems für Schiffsoffiziere, Ausschluss von Ausländern für Kapitäns- und Offiziersstellen an Bord englischer Schiffe). — Die Besprechung der Tagesordnung »Schallsignale bei Nacht« zeitigte in der von sehr vielen aktiven Kapitänen besuchten Versammlung eine ebenso anregende wie eingehende Debatte. Den Besprechungen zugrunde lagen hauptsächlich die zu Seitenschallsignalen und die zu Kompasskurssignalen hier in der »Hansa« gemachten Vorschläge. Zu einer bestimmten Stellungnahme konnte sich der Verein noch nicht entschliessen, da gegen Schluss der Debatte eine völlig neue Idee zur Sprache kam. Es wurde befürwortet, die im Art. 28 der Kaiserlichen Verordnung vorgesehenen Rudersignale, die bekanntlich nur für einander ansichtige Schiffe gelten, auch solchen Schiffen zu gestatten, die sich zwar nicht sehen, deren Schallsignale aber gegenseitig wahrgenommen werden. Die Antragsteller nannten die Verwirklichung dieses Antrages einen vollwertigen Ersatz der vorgeschlagenen Leithäuser'schen Schallsignale. Sie waren auch weiterhin der Ansicht, dass die Erlaubnis zur Abgabe der Rudersignale im Nebel praktischer als die Einführung der Leithäuser'schen Signale sei, weil die Berücksichtigung ihrer Anregung keine neuen Signale notwendig mache und doch dieselben Dienste leiste wie die neuen Signale. Von einer Seite wurde dagegen eingewandt, dass, weil sowohl die Rudersignale wie die Seitenschallsignale bei Annäherung von mehr als zwei Schiffen versagen und leicht zu Irrtümern Anlass geben können, weder der eine noch der andere Vorschlag Aussicht auf Verwirklichung habe. Ausserdem sei grade die Möglichkeit des Eintritts von Missverständnissen bei mehr als zwei Schiffen der Grund gewesen, weshalb die Rudersignale nur für einander ansichtige Schiffe eingeführt und für Schiffe im Nebel, die sich nicht sehen, verboten seien. Aus dieser Behauptung folgert ein anderes Mitglied, dass unter solchen Umständen die Leithäuser'schen Seitenschallsignale aus demselben Grunde wie die Rudersignale keine Aussicht haben für einander nicht ansichtige Schiffe eingeführt zu werden. — **Am 22. November: Stiftungsfest.** — Nächste Sitzung am 26. November.

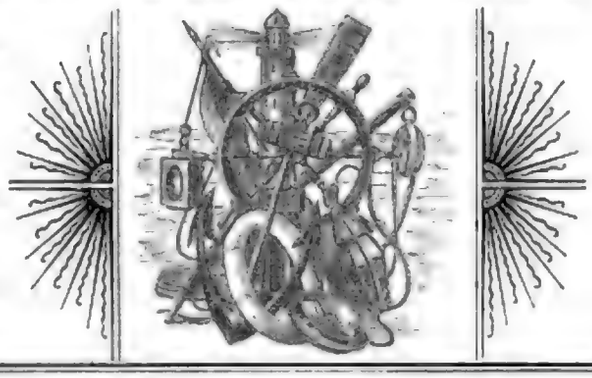
Der **Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine Hamburg** schreibt: Am Donnerstag, den 7. ds. Mrs. hielt der Verein eine sehr stark besuchte Versammlung ab. Nach Verlesung des Protokolls und der Eingange referierte der Vorsitzende über den von der Deutschen Schiffs-Feuerlöschgesellschaft angestellten Löschversuche. In der darauffolgenden Debatte wurde dann einstimmig die Ansicht ausgesprochen, dass es sich hier um eine sehr wichtige Erfindung handle und dass der Verein die allgemeine Einführung nur empfehlen könne. Danach hielt Herr Rechtsanwalt Kümpel einen längeren Vortrag über das Seeunfalluntersuchungs-Gesetz, berührte die besonders im vorangegangenen Jahre in seemännischen Kreisen und den Fachvereinen gemachten Anregungen für die Revision des Gesetzes und berichtete über das Ergebnis der Arbeiten der vom Deutschen Nautischen Verein hierfür eingesetzten Kommission, an deren Arbeiten er als Vertreter des Vereins teilgenommen hat. Es wird zunächst von einer Erörterung des Gehörten abgesehen, weil eine Reihe der mitgeteilten Fragen, ganz besonders diejenige, ob es sich empfehle, das Seeamt in die Lage zu bringen, auch ohne Antrag des Reichskommissars auf Patententziehung erkennen zu können, eine eingehende Einzelberatung erheischen und den späteren Versammlungen vorbehalten bleiben muss. Der Versammlungsbericht des Hamburgischen Seeschiffer-Vereins gibt noch Veranlassung zu einer interessanten Erörterung. Der genannte Verein hat danach eine aufgeworfene Frage dahin beantwortet, dass auf deutschen Segelschiffen, welche Wache um Wache gehen lassen, der Steuermann während seiner Freiwache die Journalführung zu besorgen habe. Der Verein Deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine in Hamburg teilt diese Auffassung nicht, er hält es mindestens für angemessen, dass der Kapitän den ersten Steuermann während dessen Wache insoweit unterstützt und erforderlichen Falles ablöst, um demselben die Anfertigung der Journaleinschrift und anderer dienstlichen schriftlichen Arbeiten während seiner Wache zu ermöglichen. Der Seeschiffer-Verein wird jedenfalls unter der Herrschaft der neuen Seemannsordnung seine Meinung ändern müssen. Nach § 36 darf die abgelöste Wache nur in dringenden Fällen zu Schiffsdiensten verwendet werden. Der Kapitän muss dann allerdings sich entschliessen, den Dienst so einzuteilen, dass der Steuermann während seiner Wache das Tagebuch führen kann, da diese Führung ein notwendiger regelmässiger Schiffsdienst ist, der deshalb selbstverständlich nicht den dringenden Fällen zugezählt werden kann, um die dienstliche Inanspruchnahme des Schiffsoffiziers während seiner Freiwache zu rechtfertigen. Es wurde noch der Umstand erwähnt, dass vor dem Hamburger Seeamt sehr häufig Vernehmungen durch einen Schreiber gemacht würden. Der Verein ist der Ansicht, dass dieser Übelstand scharf zu rügen ist und empfiehlt den Mitgliedern in jedem einzelnen Falle sofort Beschwerde zu führen.

Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.
(Geschäftsführender Verein, Steinhöft 1.)

Seeschiffer-Verein „Weser“ in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin“ in Stettin.



Schiffer-Gesellschaft in Lübeck.

Verein Flensburger Seeschiffer in Flensburg.

Seeschiffer-Verein in Danzig.

Der Seeschiffer-Verein »Weser« hat seinen allerseits hochgeschätzten Vorsitzenden, den nach Altona versetzten und zum Navigationsschuldirektor ernannten Herrn **Prahm** zu seinem Ehrenmitgliede ernannt. An seine Stelle ist der langjährige Schriftführer des Vereins Herr Navigationslehrer **Kornmehl** am 3. November zum Vorsitzenden gewählt.

Eingabe des Verbandes an die verschiedenen Reichstagsfraktionen

betreffend

Einstellung eines Etats für Mittel zur Sicherheit der Schiffahrt.

(Schluss aus No. 45.)

Aus diesen Ausführungen geht mit unabweisbarer Deutlichkeit hervor, dass die Befeuerung an unseren Küsten den Anforderungen, wie sie heute gestellt werden müssen, durchaus nicht entspricht. Die Einrichtungen zur Sicherheit an unseren Küsten und in den Fahrstrassen haben mit der Entwickelung unserer Schiffahrt in keiner Weise Schritt gehalten. Allerdings muss ja das Wünschenswerte mit dem Erreichbaren in Einklang gebracht werden, denn die erforderlichen Mittel sind so bedeutend, dass die Regierung damit nicht so schnell vorgehen kann.

Wie dem Verbande bekannt, ist bereits, um dem von ihm angestrebten Ziele näherzukommen, auch schon von der Nautischen Abteilung des Reichs-Marine-Amts eine Denkschrift ausgearbeitet worden, über die Grundsätze der Befeuerung und der Schallsignale an den deutschen Küsten. Diese Grundsätze sind inzwischen den Seeuferstaaten zugestellt, mit dem Ersuchen, sich über dieselben zu äussern.

Im deutschen Vaterlande darf jeder Stand einen angemessenen Schutz seiner Interessen beanspruchen, wieviel mehr muss also für die Sicherheit der Schiffahrt gesorgt werden, in derem Betriebe es sich nicht allein um den Schutz materieller Werte, sondern auch ganz besonders um die Sicherheit vieler Menschenleben handelt.

Wie schon vorerwähnt, sind die erforderlichen Mittel zur Durchführung des vom Verbande vertretenen Zieles so bedeutend, dass die Regierung allein und auch die beteiligten Kreise dieses Geld nicht allein beschaffen können, dazu ist vielmehr die werktätige Mithilfe des Hohen Reichstages erforderlich.

In Ansehung dieser Sachlage hat der Verband daher den Eingangs unterbreiteten Antrag angenommen und wendet sich jetzt an die Fraktionen des Hohen Reichstages, im Vertrauen darauf, dass vorstehend ausgeführte Begründung die Mitglieder des Hohen Hauses von der Notwendigkeit der vom Verbande gegebenen Anregung überzeugt hat, mit der dringenden Bitte, im Reichstage für die Bewilligung des nachgesuchten Etats eintreten zu wollen.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.

Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1902. No. 47. Hamburg, den 22. November. XXXIX. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Anmusterungen von unbefahrenen Schiffsjungen. — Matrosenheuern in den letzten zwanzig Jahren. — Die drahtlose Telegraphenstation zwischen dem Hook van Holland und dem Leuchtschiff »Maas«. — Die Witterungsverhältnisse auf dem Nordatlantischen Ozean im Dezember 1902. — Die Kollision des Dampfers »Aron« mit dem Versetzboot der Elblotsgalliote. — Stapelläufe von deutschen und britischen Werften. Oktober 1902. — Schiffbau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Büchersaal. — Kaiser Wilhelm-Kanal. — New-Yorker Frachtenbericht. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Auf dem Ausguck.

In einer Zuschrift weist ein Leser darauf hin, dass im **§ 52 der neuen Seemannsordnung**, der sich mit der Heuererhöhung der Schiffsjungen und **Leichtmatrosen** beschäftigt, eine Behauptung aufgestellt sei, die der nachträglichen Berichtigung bedürfe. Während es im Abs. 1 heisst: »In allen Fällen, in welchen ein Schiff mehr als zwei Jahre auswärts verweilt, tritt für den seit zwei Jahren im Dienste befindlichen Schiffsmann eine Erhöhung der Heuer ein . . .« lautet Absatz 2 No. 2: »der Leichtmatrose erhält mit Beginn des zweiten Jahres die in der Musterrolle bestimmte Heuer der Vollmatrosen . . . .« Die Bestimmungen der beiden Absätze widersprechen sich. — Unser Leser hat vollkommen Recht, wenn er eine nachträgliche Berichtigung für erwünscht hält, da dieser Paragraph trotz des gekennzeichneten offensichtlichen Widerspruchs doch Anlass zu Meinungsverschiedenheiten geben kann. Ist dieser Druckfehler auch lediglich auf ein Versehen in der Zusammenstellung des Reichstags-Kommissionsberichtes (S. 110) zurückzuführen, so wird für eine Berichtigung doch wohl die Zustimmung des Reichstags notwendig sein. Wir glauben nicht, dass die verbündeten Regierungen hierzu ohne Ermächtigung des Reichstages befugt sind. Eine entsprechende Änderung muss aber vorgenommen werden; denn der Schiffsmann wird auf Widersprüche in der Seemannsordnung bei Geltendmachung seiner Ansprüche keine Rücksicht nehmen, sondern sich an den Wortlaut des Gesetzes halten.

* * *

Den Befürwortern für eine **schiedsgerichtliche Schlichtung** von **Lohndifferenzen** zwischen Arbeitgebern und -Nehmern wird der Grubenarbeiterstrike im Norden Frankreichs Anlass zum Nachdenken geben müssen. Nachdem beide Parteien erklärt hatten, sich dem Spruch des von beiden Parteien anerkannten Schiedsgerichts zu unterwerfen, protestierten die Kohlenarbeiter nach Verkündung des Urteils lebhaft gegen dieses und beschlossen den Strike fortzusetzen, nachdem ihre Forderung, ein neues Schiedsgericht zu wählen, selbstverständlich von den Arbeitgebern abgelehnt worden war. Auch die Vorstellungen der eigenen Vertrauensleute blieben ungehört, trotzdem diese erklärten, ihr Amt sofort niederzulegen, falls die Arbeiter auf ihrem Beschluss beharren sollten. Die durch gewissenlose Agitatoren erregte Menge, die allen sachlichen Ermahnungen unzugänglich blieb, hat die schiedsgerichtliche Idee in schwerer Weise diskreditiert. Nicht mit Unrecht wies Herr Basly, ein Vertrauensmann der Strikenden, darauf hin, dass die Arbeitgeber, die aus erklärlichen Gründen im Allgemeinen gegen schiedsgerichtliche Schlichtung einer Lohnfrage sind, nach dem illoyalen Verhalten der Kohlenarbeiter begründete Ursache haben, sich in ihrer Meinung bestärkt zu fühlen!

* * *

Der französische Rechtsanwalt Herr J. Lefebre hat dem »Comitee of Lloyds« den Vorschlag gemacht, in Paris ein Bureau zu gründen, zur Unterstützung solcher ausländischen Reeder, Schiffsverlader oder Versicherer, die gezwungen sind, **Streitfälle** durch **französische Gerichte ent-**

scheiden zu lassen. Das Verschleppungsverfahren und die Umständlichkeit französischer Gerichte gegenüber Ausländern sind bekannt und gewiss auch manchem deutschen Schiffahrtsinteressenten in dauernder unangenehmer Erinnerung. Damit soll den französischen Gerichten nicht etwa der Vorwurf bewusster Ungerechtigkeit gemacht sein, gewiss nicht, aber die Schwierigkeiten, die zu bewältigen sind, ehe einem französischen Gericht ein Prozessfall zur Verhandlung mundgerecht gemacht ist, sind so gross, dass viele Ausländer, anstatt ihre Ansprüche bis zur letzten Instanz durchzufechten, vorzeitig, verbunden für sie mit Kosten, einlenken. Diesem Übelstand will Herr Lefebre durch sein Auskunftsbureau, wie man das gedachte Institut wohl am Richtigsten nennen kann, abhelfen. Über seinen Plan wird sich das »Comitee of Lloyds« nun äussern müssen. In welchem Sinne die Entscheidung ausfällt, darüber bestehen vorläufig nur Mutmassungen, aber nach diesen darf eine zustimmende Antwort erwartet werden.

* * *

Man beabsichtigt, im Dezember in Petersburg eine besondere Kommission zusammentreten zu lassen, welche aus Vertretern der beteiligten Eisenbahnen, Dampfschiffgesellschaften und der Börsenkomitees bestehen soll, die an dem Verkehr über **Odessa** interessiert sind. Diese Kommission soll die Frage erwägen, wie man eine unmittelbare Verbindung zwischen den Stationen der russischen europäischen Bahnen und den Stationen der chinesischen Ostbahn schaffen könne. Gleichzeitig hat man aber die Verbesserung des Getreidehandels von Odessa zum Gegenstande der Beratung eines auf Veranlassung des Finanzministers zusammengetretenen Ausschusses des Odessaer Börsenkomitees gemacht. Eine demselben vorliegende Denkschrift behandelt auch die **Verhältnisse** des **Hafens** von Odessa mit Rücksicht auf die Ausfuhr. Aus dem sehr wichtigen Inhalte der letzteren geht hervor, dass Odessa alljährlich im mittleren Durchschnitte 10 bis 12 Tschetwert (1 Tschetwert = 2,099 hl) Getreide ausführt, d. h. etwa so viel als das gesamte Rumänien und $1^1/_2$ Mal so viel als das seines Getreidehandels wegen berühmte Argentinien. Dessen ungeachtet befindet sich der Odessaer Hafen zum Teil in einem fast primitiven Zustande. Der Verfasser dieser Denkschrift, welcher seit 22 Jahren als Exporteur in Odessa tätig ist, behauptet, dass während dieser Zeit dieser Hafen um nichts fortschritt, was die Erleichterung des Handelsverkehrs anlangt. Wenn in dieser Zeit einige Massregeln zur Erweiterung und Vertiefung des Hafens ins Leben traten, so kam dies doch nur der Küstenschiffahrt zugute; der auswärtige Handel hatte hieran keinen Teil. Es genüge zur Erhärtung dieser Behauptung, dass an dem betreffenden Bollwerk des Hafens nur 10 bis 11 Dampfschiffe zu gleicher Zeit Ladung einnehmen können, während 20 bis 30, ja sogar zuweilen bis zu 40 andere Dampfschiffe beständig darauf warten, dass die Reihe an sie komme, und hierbei 2, ja oft bis 3 und 4 Wochen an Zeit verlieren. Aus diesem Grunde erklärt es sich, dass die Reeder so ungern ihre Schiffe nach Odessa senden, und wenn sie es tun, zur Entschädigung grosse Frachtsätze verlangen. Man hat berechnet, dass auf diese Weise für den jährlichen Export nicht weniger als 1 Million Rubel mehr an Fracht bezahlt wird wie in anderen Häfen, welche die Produzenten zu tragen haben. So soll heute die Fracht von dem im Asowschen Meere liegenden Taganrog trotz der grösseren Entfernung und den schwierigeren Verhältnissen dieses Meerbusens nur dieselbe Höhe haben wie die von Odessa nach Hamburg. Dass diese grossen Übelstände noch nicht abgestellt sind, wird zum Teil auf den Mangel an Solidarität unter den Kaufleuten Odessas geschoben. Ob aber die Forderungen nach einer Erweiterung des Hafens, Verbilligung des Transports zu demselben und Erbauung eines Elevators in der Nähe des Hafens in absehbarer Zeit ihre Erfüllung finden werden, erscheint zweifelhaft.

Anmusterungen von unbefahrenen Schiffsjungen. — Matrosenheuern in den letzten zwanzig Jahren.

Seit dem Jahre 1874 sind in den Monats- und Vierteljahrsheften zur Statistik des Deutschen Reichs über die für die deutsche Handelsmarine bei den inländischen Seemannsämtern vorgenommenen Anmusterungen von Vollmatrosen und unbefahrenen Schiffsjungen Zusammenstellungen veröffentlicht worden, die sich auf die Zahl der Anmusterungen, die dabei gewährten Monatsheuern und die Heimat der Schiffsjungen bezogen. Die diesen Zusammenstellungen zugrunde liegenden Erhebungen sind jetzt eingestellt worden. Dagegen liegen nun auf Grund anderer Erhebungen Nachweise vor, die ebenfalls die bei den inländischen Seemannsämtern für die deutsche Handelsmarine angemusterten Vollmatrosen und Schiffsjungen, sowie deren Heuern betreffen. Ganz genau lassen sich die Ergebnisse der jetzigen und der früheren Erhebungen nicht vergleichen. Das kommt daher, dass früher auch die Anmusterungen für die Schleppdampfer und Leichterfahr-

zeuge eingerechnet wurden, die jetzt von den Erhebungen ausgeschlossen sind, ferner dass den Vollmatrosen, wenigstens teilweise, Zimmerleute, Bootsleute, Bestmänner und dergl. beigerechnet wurden, während jetzt der Begriff enger gefasst wird, und dass zu den unbefahrenen Schiffsjungen bei den früheren Erhebungen sämtliche Personen, die ihre erste Reise als Angehörige des Schiffspersonals machten, gezählt wurden, also auch Heizer, Trimmer, Jungmänner, Köche und Aufwärter, die nicht als eigentliche Schiffsjungen gelten können. Welche Unterschiede die beiden Erhebungsweisen ergaben, geht aus den nachstehenden Aufstellungen hervor, worin für das Jahr 1900 die Zahlen der verschiedenen Aufnahmen neben einander gestellt sind. Danach erscheint die Zahl der Anmusterungen, wie aus dem Obigen erklärlich ist, bei der neuen Aufnahme kleiner als bei der früheren, und blos bei der Zahl der im Nordsee-Gebiet angemusterten Vollmatrosen zeigt sich das umgekehrte Verhältnis, was wohl daher rührt, dass die Anmusterungen für die Fischerfahrzeuge, die vielfach nur für einen Fang, also für ganz kurze Zeit geschehen, bei den früheren Erhebungen häufig unberücksichtigt geblieben sind. Für die Durchschnittsheuern ergeben beide Aufnahmen ungefähr dieselben Beträge, wobei zu beachten ist, dass bei den neuen Erhebungen die Heuerangaben sich auf alle Schiffsjungen, bei den früheren aber nur auf solche Jungen beziehen, die zum ersten Male für Seeschiffe angemustert wurden.

Mit diesen Worten leitet das Kaiserl. Statistische Amt seine diesjährige Veröffentlichung über Anmusterungen von Vollmatrosen und Schiffsjungen ein. In einer tabellarischen Gegenüberstellung werden dann die auf Grund früherer Ermittelungen im Jahre 1900 gefundenen Zahlen mit denen nach dem neuen Verfahren in Vergleich gestellt. Hierbei ergibt sich eine Differenz von 500 Schiffsjungen; und zwar um diese Anzahl weniger nach der neuen Berechnung. Für die nachstehende Besprechung hat dieser Unterschied ein untergeordnetes Interesse. Denn weniger die jährlichen Schwankungen in der Anzahl unbefahrener angemusterter Schiffsjungen ist von besonderer Bedeutung, — Angebot und Nachfrage sind hierfür der bestimmende Faktor — als vielmehr die Feststellung, mit welchen Quoten die beiden grossen Schiffahrtsdistrikte, das Nordsee- und Ostseegebiet, an der Gesamtanzahl beteiligt waren. Unsere Beobachtungen erstrecken sich auf die Dauer von zwanzig Jahren, von 1881 bis 1901.

Kurz mag hinzugefügt werden, dass das Jahr 1901 mit 2687 unbefahrenen Schiffsjungen bisher von keinem seiner Vorgänger erreicht wurde. Beim Vergleich der daraufbezüglichen Angaben seit 1881 zeigen sich in der Höhe der Anmusterungen fortwährende Schwankungen, die mit 1740 im Jahre 1896 den tiefsten und mit 2687 im letzten Jahre, wie schon gesagt, den höchsten Stand erreicht haben.

Kommen wir nun auf unsere Aufgabe zurück und unterziehen in fünfjährigen Pausen das Material der beiden letzten Dezennien einer Vergleichung.

Unbefahrene Schiffsjungen wurden angemustert:

Jahr	im Ostsee-gebiet	im Nordsee-gebiet	Zusammen
1881	1162	1173	2335
1886	827	1102	1929
1891	939	1349	2288
1896	571	1169	1740
1901	476	2211	2687

Während also vor 20 Jahren noch die Hälfte aller unbefahrenen Schiffsjungen im Ostseegebiet anmusterte, ist heute in dieser Beziehung das Verhältnis des Ost- zum Nordseegebietes 1 : 5. Eine ungeheure Verschiebung, die in unmittelbarer Beziehung zum Bestand der Flotten in den beiden Schiffahrtsgebieten steht und schliesslich auch als Masstab für die veränderten Verkehrsverhältnisse in den Seestädten beider Gebiete aufgefasst werden kann. Zahlen beweisen. Die deutsche Kauffahrteiflotte verfügte im Jahre 1880 *) über 1 171 286 t N.-R. Ladefähigkeit; davon fielen 447 556 t auf das Ostsee- und 723 730 t auf das Nordseegebiet. Am 1. Januar 1902 bestand die deutsche Handelsflotte aus 3959 Schiffen mit 2 093 007 t N.-R. und von diesen gehörten 225 696 t N.-R. dem Ostsee- und 186 731 t dem Nordseegebiet. Wird noch weiter in Betracht gezogen, dass von den 225 696 t des Ostseegebietes nur 22 359 t Segelschiffsräumte waren, dann ist der Anteil, den die Ostseeleute an der Ausbildung unseres seemännischen Nachwuchses haben, sehr gering. Früher waren die Ostseeschiffe, insbesondere die Danziger und Rostocker, die Hochschule unserer Seeleute!

Da mit der Veröffentlichung der jährlichen Anzahl unbefahrener Schiffsjungen auch die Matrosenanmusterungen und, was von besonderem Interesse ist, auch die jeweilig bezahlten Matrosenheuern vom Kaiserl. Statistischen Amt festgestellt werden, sollen Angaben hierüber den Lesern nicht vorenthalten bleiben. Die durchschnittliche Matrosenheuer betrug:

*) Für 1881 fehlen uns genaue Angaben.

	1881	1886	1891	1896	1900	1901
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
in Hamburg	45,00	48,52	59,91	52,60	62,00	63.00
in Bremen	44,95	45,21	56,52	54.30	60,00	63,00
in Danzig	37,74	37,56	48,00	45,54	54,00	57,00
in Stettin.....	37,97	38,48	49,46	46,66	59,00	60,00
in Rostock.....	37,48	40,01	50,12	45,52	57,00	60,00

Die Angaben der beiden letzten Jahre hintereinander wurden im Gegensatz zu der sonstigen fünfjährigen Gegenüberstellung, aus dem Grunde erwähnt, um zu zeigen, dass trotz der miserablen Frachten die Heuern auch im letzten Jahre gestiegen sind. Und wenn es richtig ist, was in der englischen Fachpresse behauptet wird, dass der tiefste Frachtenstand hinter uns liegt, dann kann im Interesse unserer Matrosen erwartet werden, dass ihre Lebensverhältnisse von der ungünstigen Konjunktur überhaupt nicht in Mitleidenschaft gezogen werden. Der jetzige relativ hohe Heuerstand, ist er in erster Linie auch ein Zeichen veränderter Lebensbedingungen und wachsender Ansprüche, darf doch auch als ein Beweis von Fürsorge und Wohlwollen aufgefasst werden, den deutsche Reeder ihren Schiffsmannschaften entgegenbringen.

An einigen Zahlenbeispielen mag im Nachstehenden die Mehrbelastung deutscher Reedereien seit 1881 infolge höherer Heuern nachgewiesen werden.

Das Mittel aus den für die Jahre 1881 und 1901 angegebenen Heuersätzen beträgt Mk. 40 bezw. Mk. 60. In 1881 musterten 13 150 Vollmatrosen innerhalb der deutschen Schiffahrtsgebiete an, im letzten Jahre 18 850. Wird, in Übereinstimmung mit der Berechnung der Invaliditätsrenten, eine elfmonatige Arbeitszeit im Jahre angenommen, dann betrugen die im Jahre 1881 gezahlten Heuern (Mk. 40 . 11. 13 150), Mk. 5 786 000 und sie hätten bei einem gleichen Heuersatz im Jahre 1901 (Mk. 40 . 11 . 18 850) Mk. 8 294 000 ausgemacht. Da die Heuer in den 20 Jahren aber um Mk. 20 monatlich gestiegen sind, wurden im letzten Jahre (Mk. 60 . 11 . 18 850) Mk. 12 441 000 Arbeitslöhne an Matrosen gezahlt. Also unter Benutzung gleicher Faktoren eine Mehrbelastung der deutschen Reedereien um Mk. 4 147 000. Angesichts solcher Zahlen ist die von sozialistischer Seite verbreitete Redensart, wonach der Matrose am Aufschwung der Handelsmarine unbeteiligt geblieben ist, eine jener Abgeschmacktheiten, die nur noch bei den Leuten, die nicht alle werden, zugkräftig wirken.

Wird dieser Annahme mit dem Hinweis auf »Angebot und Nachfrage«, als den Faktoren, die das Lohngesetz regeln, entgegengetreten, dann muss ausgesprochen werden, dass es bei diesen schlechten Zeiten wohl nur des Anstosses einer der grossen Reedereien bedürfte, um die Heuern nicht nur innerhalb ihrer eigenen Betriebe, sondern wahrscheinlich auch für das ganze Nord- und Ostseegebiet herunterzudrücken. Wenn in höchst dankenswerter Weise von diesem Machtmittel bisher kein Gebrauch gemacht wurde, dann geschah es — gewiss nicht zum geringsten Teil — aus Interesse und Wohlwollen der Reeder für ihre Matrosen. Wir wollen nur hoffen, dass diese Beurteilungsweise andauert und auch nicht durch Angriffe beeinträchtigt wird, welche die sog. Vertreter unserer Matrosen gegen die deutschen Reeder im Allgemeinen und gegen Einzelne unter ihnen im Besonderen richten.

Die drahtlose Telegraphenstation zwischen dem Hook van Holland und dem Leuchtschiff „Maas".

Bereits gegen Ende des Jahres 1889 war eine Kommission von dem Niederländischen Marineministerium eingesetzt, um die Möglichkeit einer Verbindung zwischen dem Feuerschiff »Maas« und Hook van Holland auf eine Entfernung von 15 km durch drahtlose Telegraphie zu unterstützen. Zu der genannten Zeit hatte man im Auslande kaum damit begonnen, eine solche Verbindung praktisch einzurichten; nur die Englische Gesellschaft mit Marconi war damals die einzige, der man mit Aussicht auf brauchbare Ergebnisse eine solche Einrichtung anvertrauen konnte. Jedoch die übertriebenen finanziellen Forderungen dieser Gesellschaft trieben die Kommission zu dem Beschluss, eine weniger kostspielige Methode einzuschlagen und diejenigen Einrichtungen zu wählen, die nach dem System des russischen Professors Popoff zu Kronstadt, eines der Begründer der drahtlosen Telegraphie, von Ducrebet in Paris hergestellt wurden und in der Französischen Marine Verwendung fanden. Die Apparate erwiesen sich nach Vornahme einiger Verbesserungen als sehr brauchbar und vermitteln seit mehr als einem Jahre die Verbindung zwischen Leuchtschiff und Land. Die höchst einfache Konstruktion hat es ermöglicht, die Bedienung durch die Bemannung des Leuchtschiffes ausführen zu lassen, nachdem sie sich im Signalisieren mit Morse-Zeichen eingeübt hatte.

Um die elektrischen Gleichgewichtsstörungen in der Atmosphäre aufzufangen, dienen bekanntlich Drahtbündel an hohen Signalmasten, die das Auffangen auf hunderte Kilometer ermöglicht haben und deren Einführung dem Professor Popoff zu verdanken ist. Während die Isolierung des Fangdrahtes am Lande Schwierigkeiten bereitet, waren an Bord des Leuchtschiffes diese sehr gross anfänglich. Der Mast desselben trägt an einer schräg stehenden Stange den Fangdraht, dessen höchster

Punkt zuerst 25 m über dem Wasserspiegel lag, später aber, weil keine lesbare Schrift an Bord aufzufangen war, noch 7 m erhöht ist, sodass das obere Ende des Fangdrahtes ganz ausserhalb des Tauwerkes liegt. Nach dieser Änderung kamen die vom Hook von Holland abgeschickten Zeichen meistens sehr deutlich über.

Wie auf den Leuchtschiffen bei Borkum und Cuxhaven zeigten sich auch auf der »Maas« zu Anfang der Einrichtung Störungen gleicher Art. Unruhige See und Sturm machten das Schiff nicht zu allen Zeiten zugänglich, doch seit einiger Zeit sind die Schwankungen des Schiffes ohne Einfluss auf das Signalisieren, wie auch die elektrischen Ladungen der Luft nennenswerte Störungen nicht herbeigeführt haben. Da die hohen Signalmasten mit ihren Fangdrähten sehr gefährliche Blitzableiter bilden, so entfernt man während der Gewitter die Drähte.

Die in tropischen Ländern angestellten Versuche mit drahtloser Telegraphie haben bis jetzt zu ungünstigen Ergebnissen infolge der fortwährenden und sehr starken elektrischen Ladungen der Atmosphäre geführt. Nach einem Bericht an die französische Regierung über die Versuche im Kongogebiet bei Libreville, woselbst Wärme, Feuchtigkeit und Gewitter herrschen, kamen zwischen zwei nur 13 km von einander entfernten Punkten auf 9 von 10 Tagen die Telegramme unleserlich über. Auch in Amerika bestätigt die Erfahrung, dass bei sehr hohen Temperaturen die Apparate schlecht arbeiten.

Die zwischen dem Hook von Holland und dem Leuchtschiff »Maas« die Verbindung herstellenden sehr einfachen Apparate haben noch vollständig auf 30 bis 40 km Entfernung Telegramme übermittelt als Beweis für ihre Brauchbarkeit. Sie genügen also für den vorliegenden Zweck der Verbindung des Leuchtschiffes mit dem Lande und ergeben eine praktische Anwendung der drahtlosen Telegraphie. H.

Die Witterungsverhältnisse auf dem Nordatlantischen Ozean im Dezember 1902.

Von Dr. E. Herrmann.

1. Dezember. Über dem östlichen Teile des Ozeans befindet sich eine Einsenkung des Luftdruckes, welche ausser einem Minimum in mittleren oder höheren Breiten ein Minimum südlich von den Azoren enthält. Weiter westwärts ist der Luftdruck in den mittleren Breiten höher, nimmt jedoch gegen die Bermuden hin wieder ab. Daher wehen näher an den europäischen Küsten südliche und südöstliche Winde, die weiter westwärts in mittleren Breiten in starke bis stürmische südwestliche und nordwestliche übergehen. Zwischen den Azoren und Kanaren und Kapverden herrscht vielfach stürmisches Wetter aus Richtungen, die der Lage des Schiffsorts zum Minimum entsprechen, sodass gegen den 20. Breitengrad hin westliche Winde wehen. Über dem westlichen Teil des Ozeans sind die Winde vielfach östlich, nahe der Küste der Vereinigten Staaten nördlich.

2. bis 4. Dezember. Das Minimum über den höheren Breiten des östlichen Ozeans verlagert sich ostwärts; in der Mitte des Ozeans ist der Luftdruck höher, niedriger über den westlichen Meeresteilen. Über den mittleren Breiten des östlichen Ozeans gehen daher die Winde nach Nordwesten hin um; über die Mitte des Ozeans nach Westen hinaus bleiben die Winde auf einzelnen Gebieten noch zeitweise östlich; drehen aber mit Annäherung an die Küsten der Vereinigten Staaten nach Süden und Südosten. Die Störung südlich von den Azoren verlagert sich südwestwärts und nimmt an Intensität ab.

5. bis 7. Dezember. Von dem isländischen Meere zieht sich eine Depression bis zum Golfstrom hin; über dem östlichen Ozean liegt der höchste Luftdruck nördlich von den Azoren. Daher sind die Winde über den mittleren Breiten des Ozeans vorwiegend südwestlich, näher an der amerikanischen Küste vielfach stürmisch und nach Nordwest umgehend. Ein weiter nach Süden sich erstreckender Ausläufer der Depression bewirkt über dem östlichsten Teile des Ozeans umlaufende und nördliche Winde, welch' Letztere bis gegen die Kanarischen Inseln sich erstrecken.

8. bis 10. Dezember. Ein Hochdruckgebiet erstreckt sich quer über den Ozean von Kanada bis gegen Südwesteuropa; über dem Golfstrom befindet sich eine Depression. Über dem grössten östlichen Teil des Ozeans wehen westliche Winde, die sich allmählich bis in die Breiten der Azoren ausdehnen, während anfänglich zwischen diesen Inseln und der portugiesischen Küste die Winde noch nördlich bleiben; in den mittleren Breiten sind die westlichen Winde vielfach stürmisch. Über den mittleren Breiten der westlichsten Meeresteile sind die Winde vielfach östlich, an der amerikanischen Küste nordöstlich, in der Umgebung der Luftdruckminima über dem Golfstrom umlaufend und stürmisch.

11. bis 15. Dezember. Der Hochdrurkstreifen quer über den Ozean hat eine etwas südlichere

Lage angenommen, sodass er nunmehr von den Ver. Staaten nach Nordwestafrika sich erstreckt. Es wehen daher über dem Ozean bis zu den Breiten der Azoren vorwiegend westliche, vielfach stürmische Winde, die jedoch mehrfach nach Nordwest ausschiessen und nach Südwest zurückdrehen. Über dem mittleren und südlichen Teil des Golfstroms ist das Wetter vorwiegend ruhig bei veränderlicher Windrichtung.

16. bis 19. Dezember. In einer quer über den Ozean sich hinziehenden Depression bewegen sich tiefere Minima in den mittleren Breiten ostwärts. In deren Umgebung herrscht sehr stürmisches Wetter mit umlaufenden Winden. Südlich von den Bahnen dieser Minima wehen allenthalben westliche Winde.

20. bis 23. Dezember. Von Westindien aus erstreckt sich höherer Luftdruck nordostwärts. Über dem östlichen Ozean sind die Winde daher nördlich, weiter südwärts nordöstlich und vielfach stark bis stürmisch. Eine zwischen den Azoren und Südwesteuropa, sowie Nordwestafrika liegende Depression bewirkt in der Nähe der letzteren Küsten vielfach südliche Winde. Über dem westlichen Teile des Ozeans sind die Winde vorwiegend westlich und südlich.

24. bis 27. Dezember. Ein Hochdruckstreifen zieht sich von den Ver. Staaten nach Südwesteuropa quer über den Ozean, doch enthält derselbe eine Einsenkung des Luftdruckes, die von den Meeresteilen zwischen Neufundland und den Bermuden aus ostwärts sich verlagert. In den mittleren Breiten herrschen dementsprechend die westlichen Winde vor, östlich von jener Einsenkung des Luftdruckes sind die Winde südlich, westlich von derselben nördlich.

28. bis 30. Dezember. Jene Einsenkung des Luftdruckes hat sich nach dem östlichen Teile des Ozeans verlagert und an Tiefe zugenommen, sie enthält ein Luftdruckminimum in der Gegend der Azoren. Von ihr durch etwas höheren Luftdruck getrennt, lagert eine Depression über dem Golfstrom. In der Nähe der Küsten Europas sind die Winde vorherrschend südlich, weiter westwärts veränderlich, in mittleren Breiten zeitweise östlich. Westwärts an der Luftdruckeinsenkung wehen nördliche Winde, die mit der Annäherung an die westliche Depression in südliche über dem nördlichen Teile des Golfstromes, ebenfalls zeitweise in östliche übergehen. An der amerikanischen Küste herrschen nördliche Winde vor.

31. Dezember. Am Schluss des Monats stellt sich wieder ein Hochdruckstreifen quer über den Ozean her, südlich von den Azoren ist noch ein Luftdruckminimum verblieben. Nördlich von den Azoren und zwischen diesen Inseln und Portugal treten dementsprechend östliche Winde auf. Sonst sind in den mittleren Breiten die westlichen Winde vorherrschend.

Die Kollision des Dampfers „Aron“ mit dem Versetzboot der Elblotsgalliote.*)

Der Spruch des Seeamts zu Hamburg, welcher lautete:

»Am 16. Oktober 1902 ist das Versetzboot der Lotsgalliote, als es einen Lotsen auf den schwedischen Dampfer »Aron« versetzen wollte, von dem Dampfer übergerannt worden und der Lotse Hermann Ringe sowie der Matrose Bernhard Wittcke haben ihren Tod durch Ertrinken gefunden.

Der Unfall ist dadurch verursacht, dass das Versetzboot zu spät von der Galliote abstiess, um vor dem Buge des Dampfers vorüberzugehen und die Leeseite des Dampfers zu gewinnen und dadurch der Kapitän Rothen des »Aron« irre daran wurde, ob das Boot an der Lee- oder an der Luvseite anlegen wollte.

Es wäre vorsichtiger gewesen, wenn Kapitän Rothen vor dem Lotsenmanöver die Segel hätte wegnehmen lassen. Im Übrigen trifft ihn keine Mitschuld an der Kollision.

Die prompte Rettung zweier Leute des Versetzboots durch das Boot des »Aron« verdient Anerkennung.

Da das zweite an Bord der Galliote befindliche Versetzboot nicht zum sofortigen Gebrauch parat war, auch die nötige Bemannung fehlte, konnte von der Galliote aus keine Hilfe geleistet werden.

Es muss wiederholt für wünschenswert erklärt werden, dass das zweite Versetzboot stets parat gehalten wird und dass auch die Versetzboote mit Rettungsgürteln oder Schwimmwesten versehen werden.«

wurde aus folgenden Gründen gefällt:

Es ist durch die in diesem Punkte übereinstimmenden Zeugenaussagen erwiesen, dass der Dampfer »Aron« bis zur Kollision seinen Kurs geradeaus gehalten hat. Wenn das Versetzboot bei dem Versuch, den Bug des Dampfers zu kreuzen, übergerannt worden ist, so ergiebt sich daraus prima facie, dass man in dem Versetzboot den Versuch des Kreuzens in einem Augenblick unternahm, als es schon zu spät war.

Die Vorwürfe, welche gegen den Dampfer erhoben werden, gipfeln darin, dass er zu viel Fahrt gehabt habe und dass er es unterlassen habe, unter Backbordruder dem Versetzboot auszuweichen.

Ob diese Vorwürfe begründet sind, wird später zu untersuchen sein. Für die Frage, ob die Manöver des Boots richtig waren, ist es aber gleichgültig, ob den Dampfer in der erwähnten Richtung eine Mitschuld trifft oder nicht.

*) Dieser Seeunfall, dem leider mehrere Menschenleben zum Opfer gefallen sind, hat bekanntlich noch ein gerichtliches Nachspiel zur Folge, weil die Lotsenkreise das Urteil des Seeamts zu Hamburg nicht teilten und aus diesem Grunde die Beschlagnahme des Dampfers veranlassten. Auch in der »Hansa« haben wir, allerdings vor der seeamtlichen Untersuchung, einer Auslassung Raum gegeben, die zu anderen Schlüssen wie das Seeamt gelangte. Ebenfalls hat auch die lokale Tagespresse der Polemik über die Schuldfrage ihre Spalten geöffnet. Eine nähere Klarstellung des Kollisionsfalles, der ein weitgehendes Interesse wachgerufen hat, wird gewiss den Beifall der Leser finden. Ihnen bietet sich hierbei auch gleich Gelegenheit, die nachteiligen Eigenschaften einer festen Lotsenstation kennen zu lernen. D. R.

Wenn nämlich der Dampfer zu viel Fahrt hatte, so war es erst recht schuldhaft gehandelt, wenn man noch im letzten Augenblick seinen Bug kreuzen wollte.

Wenn ein Dampfer seine Fahrt nicht in genügender Weise mässigt, dass ihm ein Lotse übergegeben werden kann, so hat er es sich selbst zuzuschreiben, wenn das Versetzboot ihn passieren lässt. Will er dann nicht ohne Lotsen weiterfahren, ist es seine Sache, zu stoppen oder zu drehen und auf den Lotsen zu warten. Wenn aber, wie hier, indirekt zugegeben wird, das Versetzboot erst so spät loswirft, dass noch Rudermanöver des Dampfers nötig sind, um das von dem Boot beabsichtigte Kreuzen des Dampferkurses zu ermöglichen, so ist dies zweifellos unvorsichtig und schuldhaft. Es können hier verschiedene Ursachen vorliegen, welche den Dampfer verhindern, das erwartete Rudermanöver zu geben. Die Führung des Dampfers kann sehr wohl, wie es der vorliegende Fall auch lehrt, unter Umständen zweifelhaft darüber werden, an welcher Seite das Boot anzulegen beabsichtigt, die Nähe der Galliot kann das Manöver verbieten, und es kann auch einem Dampfer, der seine Fahrt schon sehr gemässigt hat, das Steuern überhaupt nicht mehr möglich sein.

Unter solchen Umständen noch mit Bestimmtheit auf ein Rudermanöver des Dampfers zu rechnen und mit dieser Berechnung noch ein Manöver zu unternehmen, welches sonst nicht mehr möglich ist, ist unvorsichtig.

In dieser fehlerhaften Weise ist hier aber offensichtlich verfahren worden, denn der in erster Linie betonte Vorwurf gegen den Dampfer geht dahin, dass dieser nicht unter Backbordruder hinter dem Boot herumgehalten habe.

Das Seeamt trägt umsoweniger Bedenken, die Ursache des Unfalls in erster Linie in diesem verspäteten Abstossen des Versetzboots zu finden, als seinen sachverständigen Beisitzern aus ihrer praktischen Erfahrung bekannt ist, dass in dieser Beziehung sehr häufig gefehlt wird. Der Grund hierfür ist darin zu suchen, dass man es vermeiden will, vor dem Absetzen des Lotsen mit dem Boot zu weit zu vertreiben. Aus diesem Grunde die Bootsmannschaft einer sonst zu vermeidenden Gefahr auszusetzen, ist umsoweniger zu entschuldigen, als die Dampfer nach Übernahme des Lotsen das Lotsenboot wieder bis zur Galliot zurückzuschleppen haben. Darin, dass überhaupt der Bug des Dampfers gekreuzt wurde, liegt ein Fehler nicht, da die Leeseite gewonnen werden musste und es wegen des Sogs der Schraube entschieden mit nicht geringerer Gefahr verbunden gewesen wäre, um das Heck des Dampfers herumzugehen und sich dem dann mit der Maschine rückwärts arbeitenden Dampfer von hinten zu nähern.

Die von dem Dampfer auszuführenden Manöver bestanden im wesentlichen darin, dass er seine Fahrt so weit zu mässigen hatte, dass das Anlegen des Boots ohne Gefahr geschehen konnte, während es andererseits Sache des Boots war, sich rechtzeitig an die richtige Seite des Dampfers zu legen. Der Dampfer »Aron« hat nach Ansicht des Seeamts dieser seiner Pflicht dadurch genügt, dass er achtzehn Minuten vor dem Unfall langsam und dann drei Minuten mit gestoppter Maschine fuhr. Er kann hiernach beim Herannahen an das Boot nur noch wenig Fahrt durch das Wasser gemacht haben, wie denn auch nach Aussage der Rudersleute das Schiff nur noch grade dem Steuer folgte. Dass Kapitän Rothen aber dem Schiffe nicht jede Steuerfähigkeit nehmen wollte, war eine richtige Überlegung.

An diesem Urteil, dass der »Aron« seine Fahrt genügend gemässigt hatte, ändert auch der Umstand nichts, dass man einige kleine Segel stehen hatte. Diese Segel geben, wie der Kapitän glaubwürdig auf Grund gemachter Beobachtungen versichert, dem Schiffe eine sehr geringe Erhöhung der Fahrt, etwa $^1/_4$ Knoten per Stunde unter normalen Umständen. Es kann dies bei den hier fraglichen Manövern kaum in Frage kommen. Trotzdem wäre es zweifellos vorsichtiger gewesen, wenn man diese hiernach zur Zeit überflüssigen Segel vor dem Lotsenmanöver weggenommen hätte, da sie jedenfalls, wenn überhaupt, nur ungünstig wirken konnten und den Dampfer in der Freiheit seiner Bewegungen behinderten. Da man bei dem herrschenden Winde Schutz vom Lande hatte, waren die Segel, deren Zweck in erster Linie darin lag, das Schiff im Seegang stetig zu halten, hier sicherlich zu entbehren.

Das Seeamt hat daher erklärt, dass in diesem Punkte Kapitän Rothen vorsichtiger hätte handeln können. Es hat damit aber nicht etwa sagen wollen, dass in diesem Fehler ein für den Unfall kausales Verschulden zu finden ist.

Es kann ferner auch dem vom Reichskommissar erhobenen Vorwurf nicht beigestimmt werden, dass der Dampfer zu nahe an die Galliot herangefahren sei und sich dadurch selbst in seinen Manövern behindert hätte.

Es ist hier wieder zu betonen, dass es an sich Sache des Boots war, sich rechtzeitig an die Leeseite des Dampfers zu legen und dass dieser lediglich seine Fahrt zu mässigen hatte. Wenn dann erst durch falsche Manöver des Boots auch Manöver des Dampfers nötig wurden, so kann dem Dampfer kein Vorwurf daraus gemacht werden, dass er sich für diese doch nicht von vornherein vorauszusehenden Manöver keinen genügenden Platz gewahrt hatte. Umgekehrt ist aber der Dampfer lediglich in der Absicht, dem Boot das Absetzen zu erleichtern, indem er ihm einen längeren Ruderweg ersparte und ihm auch die Schätzung der Distanz und der Fahrt des Dampfers erleichterte, so nahe — bis auf 100—150 *m* — an die Galliot herangefahren.

Schliesslich kann auch nicht gesagt werden, dass der »Aron« eher als geschehen, seine Maschine auf volle Kraft rückwärts hätte setzen sollen.

Die Entscheidung darüber, ob man noch vor dem Buge des Dampfers vorüberkommen könne oder nicht, lag bei dem Führer des Boots, und Kapitän Rothen konnte und durfte annehmen, dass man auch im Boote die Gefährlichkeit der Situation erkennen und den Versuch vorbeizukommen, aufgeben werde. In dieser Annahme ist er noch dadurch bestärkt worden, dass er zu erkennen glaubte, dass die Leute sich nicht einig seien und einen Moment mit Rudern aufhörten.

Hätte er in diesem Augenblick schon die Maschine auf volle Kraft rückwärts gesetzt, so hätte er mit seinem rechtsausschlagenden Schiffe Gefahr gelaufen, das Boot auch dann zu treffen, wenn es den Versuch, den Bug zu kreuzen, unterliess. Es wäre dann sein Manöver die Ursache des Unfalls geworden.

Er hat daher, ohne dass ihm ein Vorwurf daraus gemacht werden kann, erst in dem Augenblick die Maschine auf volle Kraft rückwärts gesetzt, als es ihm zweifellos wurde, dass die Bootsleute noch vor ihm vorüber wollten.

Nach dem Unfall ist auf dem Dampfer prompt und energisch gehandelt worden. Der Dampfer drehte und, das Boot kam schnell zu Wasser und konnte noch die Matrosen Saul und Spinck, welche sich an dem gekenterten Versetzboot bezw. dessen Kiellinie anklammerten, retten.

Zu bedauern ist es, dass die auf der Bootsgalliot Zurückgebliebenen sich nicht in wirksamer Weise an den Rettungsarbeiten beteiligen konnten. Dass Kapitän Gerdts die Ankerkettte slippte, um nach der Unfallstelle zu gelangen und Rettungsgürtel auswarf, beweist sein ernstliches Bestreben, zu helfen, konnte aber nichts nützen.

Es hat sich hier wieder gezeigt, dass der vom Seeamt schon im Spruch vom 3. Januar 1893, betreffend einen Unfall derselben Bootsgalliot, ausgesprochene Wunsch, dass das zweite Versetzboot stets zur Hilfeleistung parat gehalten wird, durchaus begründet ist.

Auf dieser exponierten und von zahlreichen Schiffen befahrenen Station ist das Versetzen der Lotsen auch bei gutem Wetter mit Gefahr verbunden, das auf der Galliot vorhandene

zweite Boot kann aber bei Unfällen nur dann nützen, wenn es einmal schnell zu Wasser gebracht werden kann und wenn ferner die genügende Bemannung für das Boot noch auf der Galliot vorhanden ist. Dass technische Gründe hier es unmöglich machen sollten, das Boot zum sofortigen Gebrauch bereit zu stellen, kann das Seeamt unmöglich anerkennen, und ebenso wäre es natürlich lediglich eine Kostenfrage, wenn die Bemannung der Galliot mit einem genügenden festen Stamm von Matrosen ins Auge gefasst würde. Es würde dann nicht vorkommen können, dass nach Versetzen aller Lotsen nur noch der Kapitän, 3 Matrosen und 1 Koch zurückbleiben, welche zur Bedienung von zwei Böten nicht genügen.

Man muss sich hier ferner fragen, warum sich in dem Versetzboot keinerlei Rettungsringe oder Schwimmwesten befunden haben. Wie es dem geretteten Matrosen Saul mit Hilfe seines Ruders gelungen ist, sich zu dem treibenden Boot hinzuarbeiten und sich dort festzuhalten, so wäre das gleiche vielleicht den Verunglückten gelungen, wenn sie nur etwas zur Hand gehabt hätten, an dem sie sich hätten halten können. Die Gürtel und Westen liegen auf der Galliot parat, werden aber, wie bereits gelegentlich der Verhandlung betreffend Kenterns das Bootsversetzboot vom Dampfer »Simon van Utrecht« (Spruch vom 10. Januar 1902) festgestellt ist, nicht benutzt. Es ist hier zuzugeben, dass das Wetter ein Anlegen der Schwimmwesten, welche bei dem Rudern sehr behindern, nicht erforderlich machte. Immerhin wäre aber doch schon etwas damit gewonnen, wenn die Leute diese Gürtel und Westen mit ins Boot nähmen, um sie für den Fall eines Unglücks zur Hand zu haben. In dem grossen nur mit 4 Leuten besetzten Boot war hierzu Platz genug vorhanden

Stapelläufe von deutschen und britischen Werften (Oktober 1902).

Gattung	Grössenverhältnisse	Raumgehalt	Auftraggeber	Erbauer	Name des Schiffes	Class.
			a) deutsche Werften.			
Schwimmd.	508×100×41	11000 t Tf.	Reiherstieg-Schiffswerft, Hamburg	Flensburger Schiffsbau-Ges.		
FD	—	250 »	Sartori & Berger, Kiel	Howaldtswerke, Kiel	Frida	G
„	252×37'2"×22	—	Für eigene Rechnung	Rickmers Reismühlen Reederei & Schiffb. A.-G.	Maria Rickmers	»
Zollkreuzer		—	Kieler Zollbehörde	Günther & Götge, Kiel	Laboe	
PD	137×16.9×11.9m	8000 »	Norddeutscher Lloyd	F. Schichau, Danzig	Seydlitz	»
FD	271×37×18'10"	—	Bd. Blumenfeld, Hamburg	Neptunwerft, Rostock	Shamrock	»
PD	410×50'6"×32'6"	7500 »	Deutsche D.-G. »Kosmos, Hamburg	Blohm & Voss, Hamburg	Tanis	»
			b) englische Werften.			
FD	—	—	St. Mawes Comp., Falmouth	Cox & Co., Falmouth	Alexandra	L
„	304×43×23	4000 »	Morpeth S. S. Co., Newcastle	W. Dobson & Co., Low Walker	Mickley	B
PD	280×38×22'3"	—	Für eine französische Reederei	Craig Taylor & Co., Thornaby	Phu-Yen	»
FD	250×35×22'6"	—	Anglo-Finnish Line	Raylton, Dixon & Co., Middlesbro	Nord I	
„	370×44×23'5"	—	Eine australische Reederei	Wigham, Richardson & Co., Newcastle	Patrol	L
„	118×21×12	—	Kellsall Bros & Beeching, Hull	Goole Shipb. & Rep. Comp.	?	»
„	336×48×24'3"	5200 »	Newman & Dale S. S. Co., London	Ropner & Son, Stockton	Acre	»
„	365×50'6"×25'11"	—	John Ness, Sunderland	J. L. Thompson & Sons, Sunderland	Dorothy	»
„	335×47×25	—	E. Hain & Sons, St. Ives	J. Readhead & Sons South Shields	Trevean	»
„	315×43×23	—	Adam S. S. Co., Aberdeen	R. & W. Hawthorn, Leslie & Co., Hebburn	Ardoe	
K	75×16'6"×8'6"	—	Britische Admiralität	Mordey & Carney, Woolston	Lucy	
FD	310×43×23	—	Morpath S. S. Co., Newcastle	R. Stephenson & Co., Hebburn	Meldon	
„	335×48×28	—	Wilhelm Wilhelmsen, Tönsberg	Tyne Iron Shipb. Comp.	Terje Viken	
K	440×66×24'6"	9800 Dpl.	Britische Admiralität	Pembroke Dockyard	Cornwall	
FD	290×40×19'6"	—	Eine Reederei in Helsingfors	R. Craggs & Sons, Middlesbro	Hektos	L
„	230×34×23	1150 t Tf	General S. N. Co., London	Raylton, Dixon & Co., Middlesbro	Leuwarden	»
PD	240×33×16	—	Hull & Netherlands S. S. Co.	Earle's Shipb. & Eng. Co., Hull	Swift	»
FD	375×48'6"×26'11"	—	Turner, Brightman & Co., London	J. L. Thompson & Sons, Sunderland	Zone	»
„	342×46×27'5"	6150 »	W. Runciman & Co., Newcastle	W. Doxford & Sons, »	Bleamoor	»
„	356×45×29'4"	6000 »	Eine Reederei in Fiume	R. Thompson & Sons »	Putoice	»
			c) schottische Werften.			
FD	345×50×28'5"	6400 »	Purdie, Glen & Miller, Glasgow	Russell & Co., Glasgow	Auchenblae	
PD	373×45×29'6"	4500 BRT.	British India S. N. Co.	Scott & Co., Greenock	Bharata	
„	167×26×12'10"	—	J. T. Sharpe & Co., Liverpool	Garston Shipb. Comp.	British Empire	
„	350×43×30	3630 »	J. T. Rennie & Son, Aberdeen	Hall, Russell & Co., Aberdeen	In Kosi	
2 FsD	je 115×21'6"×13	—	Fish Supply Association, Aberdeen	Mackie & Thomson, Govan	Ocean Prince / Ocean Princesse	
FD	260×35×16'6"	1600 »	Netherlands S. S. Comp.	Gourlay Bros. & Co., Dundee	Batavier IV.	B
„	332×44×25	—	Prentice, Service & Hundersen, Glasgow	Barclay, Curle & Co., Whiteinch	Crown of Canada	L
„	392×53×31'3"	5300 »	R. P. Houston & Co., Liverpool	Robert Duncan S Co., P.-Glasgow	Halizones	»
J	236×28×18'6"	—	Sir C. Furness	Alex. Stephen & Sons, Linthouse	Emerald	»
PD	415×52×31'4"	7000 »	Australasian United S. N. Comp.	Denny & Bros., Dumbarton	Kanowna	
„	—	—	Kanadische Regierung	Fleming & Fergusson, Paisley	Lady Laurier	»
FD	143×24×12'8"	—	Zillah Shipping Comp., Warrington	Ailsa Shipb. Comp., Troon	Margarita	»
S	—	2000 »	S. Milne & Co., Aberdeen	Arch. Macmillan & Son, Dumbarton	Iverness	
FD	225×34×16'6"	—	H. Watson & Co., Manchester	A. Rodger & Co., Port Glasgow	Delamere	
„	345×49'5"×28'6"	6800 t Tf.	John Lockie, Newcastle	Russell & Co., »	Provan	BC
PD	400×49×29'6"	4700 BRT.	Gellatly, Hankey & Co., London	Napier & Miller, Yoker	Sikh	L
			d) irische Werften.			
PD	500×59×36	8000 »	Ed. Batens & Sons, Liverpool	Workman, Clark & Co., Belfast	Irak	L
„	410×49×30'6"	—	Apcar & Co., Calcutta	do.	Gregory Apcar	»

Ausserdem: a) 3 Seeleichter. b) 1 Seeleichter. c) 1 Küstendampfer. 1 Seeleichter.

Anmerkung. RPD bedeutet Reichspostdampfer, PD Passagierdampfer, FD Frachtdampfer, FsD Fischdampfer, K Kriegsschiff, KD Kabeldampfer, S Segler, T Tankdampfer, FS Feuerschiff, J Dampf-Jacht, DB Dampfbagger. — G Germanischer Lloyd, L Lloyd-Register, B Bureau Veritas, N Norske Lloyd, BC British Corporation.

Schiffbau.

Bauaufträge.

Die Woermann-Linie hat der Reiherstieg-Schiffswerft und Maschinenfabrik A.-G. **einen** neuen **Fracht- und Passagierdampfer** in Auftrag gegeben, der die gleichen Einrichtungen und Dimensionen erhalten soll, wie der am 22. Januar d. J. auf der Werft von Blohm & Voss vom Stapel gelassene und inzwischen in den Dienst der Reederei eingestellte Dampfer »Lili Woermann«. Danach wird der neue Dampfer eine Ladefähigkeit von ungefähr 3550 R.-T. Schwergut haben, bei einem Tiefgang von 21' 6" engl. Die Abmessungen des Schiffes sind: 312 × 38 × 26' 10".

* * *

Der Meyer'schen Werft in Papenburg sind ausser den **vier** von der Fischerei A.-G. »Dollart«, Emden, in Auftrag gegebenen **Loggern** noch **vier Logger** von der Emdener Heringsfischerei A.-G. übertragen.

* * *

Stapelläufe.

Am 15. November lief auf der Schiffswerft von Henry Koch in Lübeck der für die Reederei des Herrn Matthias Struve in Blankenese neuerbaute Dampfer **»M. Struve«** glücklich vom Stapel. Die Abmessungen sind: 255 × 36 × 20. Die Tragfähigkeit des Schiffes beträgt bei einem Tiefgang von 16' 6" engl. 2100 t. Der Dampfer »M. Struve« wird mit einer Dreifach-Expansionsmaschine von 800 HP. ausgestattet, die dem Schiffe in beladenem Zustande eine Geschwindigkeit von 10 Knoten in der Stunde geben wird.

Vermischtes.

Haftung des Reeders aus dem Frachtvertrage. Die Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin, sowie die Handelskammern zu Berlin und Münster haben sich den Vorschlägen der Handelskammern zu Bremen, Hamburg und Lübeck angeschlossen. Die Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin betonen dabei, dass namentlich der Berliner Handel in Getreide- und Kolonialwaren an einer Regelung der Frage im Sinne der Denkschrift der hanseatischen Kammern interessiert sei. Die Vorsteher der Kaufmannschaft zu Stettin beschlossen am 15. Oktober im Anschluss an die Denkschrift der hanseatischen Kammern dahin zu wirken, dass die Reichsregierung die Initiative zu einer internationalen Vereinbarung der in Rede stehenden Angelegenheit auf Grund der drei ersten »London Conference Rules of Affreightment 1893« ergreife. Die Handelskammer zu Frankfurt a. O. richtete am 10. Oktober an den Deutschen Handelstag die Bitte, die Anregung der hanseatischen Kammern aufzunehmen und auf eine internationale Regelung der Haftung der Reeder aus dem Frachtvertrage hinzuwirken. Die Handelskammer zu Oldenburg teilte am 14. Oktober mit, sie habe der Hamburger Kammer anheimgegeben, den Deutschen Nautischen Verein und den Deutschen Handelstag, als die berufenen Vertreter von Schiffahrt und Handel, zu ersuchen, zwecks Herbeiführung einer Aussprache die Angelegenheit auf die Tagesordnung einer ihrer nächsten Sitzungen zu stellen und vorher eine Umfrage bei ihren Mitgliedern zu veranstalten. Die Handelskammer zu Chemnitz hat der Hamburger Kammer mitgeteilt, dass sie sich dem Vorgehen der hanseatischen Kammern nicht anschliessen könne. Es erscheine nämlich die Konzession, wonach der Reeder der Verantwortlichkeit für Baraterie enthoben werden solle, eine zu weitgehende. Der Reeder stelle den Kapitän an und diesem sei die Schiffsmannschaft untergeben. Habe nun der Reeder lediglich den Nachweis zu führen, dass die von ihm angestellten Kapitäne technisch geschulte Personen seien, so liege die Gefahr nahe, dass er sich um die moralischen Eigenschaften seiner Leute nicht weiter kümmere. Man könne es hierbei nicht auf den Nachweis ankommen lassen, dass er die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns aufgewendet habe; ein solcher Nachweis würde zu den grössten Differenzen führen. Vielmehr dürfe der Grundsatz, wonach der Frachtführer für seine Leute hafte, nicht gänzlich beseitigt werden. Auch der Frachtführer zu Lande, wie z. B. die Eisenbahnverwaltung, hafte für die Böswilligkeit und Unredlichkeit seiner Leute. Der Reeder sei Frachtführer, nicht bloss Vermieter des Schiffsraums; und es hiesse den Rechtsboden durchlöchern, wenn ihm eine der wesentlichen Verantwortlichkeiten erlassen und der geschädigte Eigentümer immer nur auf den Regress gegen den Kapitän und die Schiffsmannschaft verwiesen würde, mit denen er nicht kontrahiert habe. (»Handel und Gewerbe«)

Vorlesungswesen der Oberschulbehörde. Am Mittwoch, den 26. November wird Herr Dr. Bolte, Director der Navigationsschule, die zweite Reihe seiner öffentlichen Vorlesungen über »Die Führung des Deviationsjournals, seine Grundlagen und Ausnutzung (neue Vorschriften der See-Berufsgenossenschaft)« beginnen und am 3., 10. und 17. Dezember fortsetzen. Die Vorlesungen finden von 7½—9 Uhr abends im Hörsaale B des Johanneums (Speersort) statt. Einlasskarten zu denselben sind nicht erforderlich.

Prüfungswesen.

Am 12. Dezember d. J., morgens 8 Uhr, findet im Navigationsschul-Gebäude zu Stralsund eine Prüfung für Schiffer auf grosser Fahrt und für See-Steuerleute statt. Im Anschluss an diese Prüfungen findet eine Prüfung in der Schiffsdampfmaschinenkunde und in der Gesundheitspflege statt. Anmeldungen nimmt der Navigationsschul-Direktor, Herr Holz in Danzig entgegen.

Eis-Signalstationen in der Nordsee. Während der Eisperiode wird auf dem Signalwege auf Anfrage Auskunft erteilt über die Eisverhältnisse an der Nordseeküste und den Flusseinläufen. A. 1) Borkum Riff-Feuerschiff, 2) Borkum elektr. Leuchtturm, 3) Helgoland Marine-Signalstation, 4) Rothe Kliff-Leuchtturm. B. An der Westmündung des Kaiser Wilhelm-Kanals geschieht die Veröffentlichung der Eisverhältnisse durch Anhang im Hafenamtsgebäude. C. Eis-Signale über die örtlichen Verhältnisse, Flussmündungen usw. werden gezeigt: 1) für die Ems an einem Mast an der Westseite von Borkum, 2) für die Jade an der Signalstange am Nordstrand von Wangeroog, 2a) für die Hafeneinfahrt Wilhelmshaven auf Schillighörn Signalstation, 3) für die Weser am Wangerooger Kirchturm, am Rote Sand-Leuchtturm-Flaggensignal, am Hohe Weg-Leuchtturm, wenn Eisgang vorhanden.

Nachvermessung deutscher Schiffe in französischen Häfen. Folgender Erlass des Finanzministers, des Ministers für Handel und Gewerbe und des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 25. Oktober ist bekannt gegeben worden: »Nach einer Mitteilung des Reichskanzlers haben die kaiserlichen Konsularbehörden in Dünkirchen und Havre darauf hingewiesen, dass diejenigen, französische Häfen besuchenden deutschen Schiffe, die sich mit Verfügung vom 29. August 1896, F. M. III. 11 769, M. d. ö. A. III. b. 7782, H. M. C. 7296 mitgeteilten im »Zentralblatt für das Deutsche Reich« für 1896 S. 457 veröffentlichten Bestimmungen über die gegenseitige Anerkennung der Schiffmessbriefe in Deutschland und Frankreich zu Nutze machen, im Durchschnitt eine Herabsetzung der gebührenpflichtigen Netto-Registertons von ungefähr 8% erzielen. Nach der Ansicht des kaiserlichen Vizekonsuls in Dünkirchen sollten die deutschen Schiffsreeder, sofern sich der

Inhalt der abzugsfähigen Räume nicht aus dem deutschen Messbrief ergiebt, in ihrem Interesse stets eine Nachvermessung in den französischen Häfen beantragen und zwar umsomehr, weil 1. den deutschen Schiffen jetzt auch französische Messbriefe ausgestellt werden, 2. bis jetzt Gebühren für die Nachvermessung nicht erhoben werden, 3. die Abgaben grösstenteils nach dem reduzierten Netto-Raumgehalt erhoben werden und 4. in den meisten Fällen die Dampfer durch die Nachvermessung keinen wesentlichen Zeitverlust erleiden.

Trotzdem in den Jahren 1893/1900 die **den französischen Schiffen** gewährten **Bauprämien** von rund 2 auf rund 9 Mill., die **Fahrprämien** von rund 6 auf 15 Millionen stiegen, hat in diesem Zeitraum die Tonnage nur um etwa 100 000 t zugenommen, wovon noch dazu nur etwa 6000 t auf Dampfer und der Rest auf Segelschiffe fielen, ein recht ungünstiges Ergebnis, wenn man es mit den Fortschritten der anderen Marinen vergleicht. Während man von den französischen Seglern sagen kann, dass sie eigentlich nur fahren, um, nachdem sie mit Bauprämien hergestellt sind, auf Staatsunkosten im Betrieb erhalten zu werden, krankt die Dampfschiffahrt aufs Ernstlichste. Durch den Niedergang der Compagnie Transatlantique kommt Frankreich für den wichtigen Verkehr nach Newyork nur noch in untergeordneter Weise in Betracht, und nun hat auch die grosse und angesehene französische Gesellschaft, die Messageries Maritimes einen schweren Rückschlag zu verzeichnen. Diese Gesellschaft, deren Hauptlinien nach Ostasien, Australien und Südamerika laufen, sieht sich gezwungen, ihren Aktionären den schmerzlichen Antrag zu stellen, das Aktienkapital infolge erlittener Verluste zusammenzulegen. Besonders schwer waren die Verluste auf den südamerikanischen Linien und die Gesellschaft schlägt jetzt vor, auf ihnen ganz und gar auf den Personenverkehr zu verzichten und sich nur noch, unter Aufgabe des Postdienstes, dem Frachtverkehr zu widmen. Der Niedergang der französischen Linien auf diesem Gebiete ist nach der Ansicht der Messageries darauf zurückzuführen, dass die jeder Staatsunterstützung entbehrenden deutschen Reedereien immer mehr den Verkehr nach Südamerika an sich reissen, worin unzweifelhaft der Beweis liegt, dass die Franzosen mit ihrem sehr kostspieligen Unterstützungssystem eine Bahn eingeschlagen haben, die ihrer Schiffahrt nicht zum Nutzen gereicht. Es ist dabei zu berücksichtigen, dass die Messageries nicht nur die grösste, sondern auch anerkanntermassen am besten geleitete französische Dampfergesellschaft ist, die namentlich im Verkehr nach Ostafrika und Australien einen sehr geachteten Platz einnimmt. Wenn schon eine solche Gesellschaft in bedrängte Lage kommt, so erklärt das eine Erfahrung, die um so wertvoller ist, als gerade jetzt auch **England** die bisher befolgte **Schiffahrtspolitik**, die sich auf ähnlichen Bahnen bewegte, wie die deutsche, zu verlassen gedenkt, um ebenfalls durch grosse staatliche Unterstützungen diejenigen Erfolge zu erzielen, die eigene Initiative und Geschäftstüchtigkeit bisher anscheinend nicht bringen konnten. In Frankreich hat das Subventionswesen einschläfernd und nichts weniger als fördernd auf den Betrieb der Reedereien gewirkt, und wenn wir auch glauben, so schreibt die »Köln. Ztg.« dass England sich vor den schwersten in Frankreich begangenen Fehlern hüten wird, so würde doch die Aufnahme eines allgemeinen Unterstützungssystems auch die englische Flotte, die bis heute noch unter allen Nationen unbestritten weitaus den ersten Rang einnimmt, eine anregende Wirkung nicht ausüben.

Der Schiffsverkehr im Hafen von Lourenço Marques im Jahre 1901. Nach den Angaben der Hafenkapitäne verteilte sich die Zahl der Handelsschiffe, welche in dem Hafen von Lourenço Marques verkehrten, in den Jahren 1900 und 1901 auf die einzelnen Flaggen in folgender Weise:

	1900 Dampfer	1900 Segelschiffe	1900 Zusammen	1901 Dampfer	1901 Segelschiffe	1901 Zusammen
Portugal	58	4	62	44	6	50
Grossbritannien .	124	5	129	142	3	145
Deutschland . . .	53	3	56	40	1	41
Frankreich	47	1	48	33	—	33
Norwegen	—	3	3	—	15	15
Schweden	—	1	1	—	1	1
Amerika, Ver. St.	—	5	5	—	3	3
Österreich	3	—	3	3	—	3
Dänemark	1	1	2	2	3	5
Russland	—	1	1	—	3	3
Araber	—	3	3	—	—	—
Zusammen .	286	27	313	264	35	299

Der Brutto-Tonnengehalt dieser Schiffe betrug im Jahre 1900 635 675 t R. und im Jahre 1901 733 051 t R. Die Zahl der beförderten Passagiere betrug im Jahre 1900: 10 235 und im Jahre 1901: 5187. Die mitgeführte Ladung bezifferte sich in den gedachten beiden Jahren auf 135 584 und 212 410 t.

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein Hamburg.

Sitzung vom 17. November. Aus dem vom Gewerberat Dr. von Schwartz herausgegebenen Buch »Feuer und Explosirgefahr« verliest der Vorsitzende eine Auslassung, die sich vollständig mit der Anschauung deckt, die in Nr. 45 und 46 der »Hansa« über Oberflächenventilation bei Schiffen mit Kohlenladungen ausgesprochen worden ist. Die von der Deutschen Feuerlösch-Gesellschaft einberufene Kommission zur Beurteilung des auf dem Segler »Steinhöft« vorgenommenen Löschversuchs mit Kohlensäure (System Gronwaldt) hat am 14. November in Hamburg getagt und folgende Resolution einstimmig gefasst:

Die aus Vertretern des Nautischen Vereins, des Vereins Deutscher Seeschiffer und des Vereins Deutscher Kapitäne und Offiziere zusammengesetzte Kommission bestätigt, dass der mit dem Gronwaldt-System am 30. und 31. Oktober auf der Elbe durch Kohlensäure vorgenommene Löschversuch einer brennenden Kohlenladung nicht nur vollständig gelungen ist, sondern dass mit Hilfe dieses prophylaktischen Mittels auch jeder Selbstentzündung von Kohlen vorgebeugt zu werden vermag. Die Kommission empfiehlt aus diesen Gründen die Einführung des Gronwald-Systems auf allen Schiffen mit Kohlenladungen auf langer Reise und mit solchen Gütern, die zur Selbstentzündung neigen.

Die Anregung des Vereinsdelegierten, den Namen des Vereins unter diese Resolution zu setzen, fand nicht genügende Unterstützung, sodass es bei der Namensunterschrift des Delegierten als Vertreter des Vereins verbleibt. Die Schlussberatung über Schallsignale zeitigte drei Wünsche: 1) die Leithäuserschen Vorschläge; 2) die Einführung eines Hecksignals für einen Bogen des Horizonts von 12 Strich achteraus; 3) die Einführung der im Art. 18 gültigen Rudersignale für Schiffe im Nebel, die einander nicht ansichtig sind. Unter Ablehnung der Anträge 2 und 3 spricht sich der Verein für die von Herrn Kapitän Leithäuser vorgeschlagenen Seitenschallsignale aus. Der Verein, der den Wunsch ausspricht, dass dieser Gegenstand auf die Tagesordnung des nächsten Vereinstages gestellt werde, beschliesst durch Verbreitung einer Denkschrift, an deren Abfassung sich die Herren Dr. Ehlers, Leithäuser und Gok beteiligen werden, den Einzelvereinen des Deutschen Nautischen Vereins die Gründe auseinanderzusetzen, die den Verein zu seinem nach reiflicher Überlegung gefassten Beschluss geführt haben. Um das Mitglied, das auf dem Vereinstag die Berichterstattung über dieses Thema übernehmen soll, frühzeitig in den Stand zu setzen, sich eingehend für seine Aufgabe vorzubereiten, wird schon jetzt ein Referent, und zwar Herr Dr. Ehlers, ernannt. Ein Mitglied, Herr Inspektor Polis, teilt mit, dass von einer eng-

lischen Reederei Klage über die Befeuerung des Feuerschiffs Elbe I, insbesondere über dessen geringe Sichtweite, geführt worden ist. Der Verein beschliesst, ehe er zu der Sache endgültig Stellung nimmt, die Ansicht des Vereins Cuxhavener Staatslotsen einzuholen, dessen Mitglieder, wie kaum Jemand anders, Gelegenheit haben, in dieser Frage ein auf Erfahrungen basierendes Urteil zu fällen. Von einem anderen Mitgliede, Herrn Direktor Böger, wird eine Abänderung des Statuts vom Deutschen Nautischen Verein angeregt, weil das zurzeit gültige, aus dem Jahre 1872 stammende Statut, mehrere Bestimmungen enthält, die den in zwischen eingetretenen veränderten Verhältnissen nicht mehr entsprechen. In nächster Sitzung soll eine Kommission mit dem Auftrage gewählt werden, entsprechend Abänderungsvorschläge vorzunehmen. Nächste Sitzung am 24. November.

Büchersaal.

Schiffs- und Havarie-Papiere. Von Kapt. **O. Schülke.** Verlag von **Eckardt & Messtorff,** Hamburg.

Dieses Werkchen dem äusseren Umfange nach, aber Werk dem Inhalt nach, hat schon manchen Vorgänger, aber wohl keinen, dem es auch nur annähernd gelungen wäre, den zerstreut liegenden Stoff zu sammeln, zu sichten, zu bearbeiten, zu erläutern und in einer Übersichtlichkeit weiter zu bieten wie es hier geschehen. Das Buch ist so ein »Zur-Hand-Buch« und ein »handliches« für den Schiffskapitän und Schiffsoffizier in See und im Hafen, sowie ein »Lehrbuch«, und ein »lehrreiches« für den Navigationsschüler. Es werden Praxis und Theorie der Schiffahrt diese Arbeit mit Freuden begrüssen und dem Herrn Verfasser Dank wissen. In einer 2. Auflage fügt der Herr Verfasser vielleicht noch hinzu: Muster zu einem Besichtigungsprotokoll, Muster zu einem Taxationsattest, Muster zu einer Dispache in einfachster Aufmachung.

Leer, den 12. November 1902.

Hahn, Navigationslehrer.

Statistik über den Verkehr im Kaiser Wilhelm-Kanal im Monat Oktober 1902.

Mitgeteilt durch die Hamburger Schiffsmakler **Gläfcke & Hennings.**

Richtung Brunsbüttel—Holtenau.

Die Ladung bestand aus:

	Dampfer	N.-R.-T.	Segler	N.-R.-T.	Leichter	N.-R.-T.
Passagiere	—	—	—	—	—	—
Kohlen	31	16496	16	850	18	543
Steine	—	—	121	2565	—	—
Esen	6	5996	—	—	—	—
Holz	—	—	3	170	—	—
Getreide	3	3683	180	3800	16	3360
And. Massengüter	29	13913	29	1703	5	2671
Stückgüter	199	59293	5	86	9	996
Gem. Ladung	2	1519	1	12	1	448
Viehtransport	—	—	—	—	—	—
Petroleum	—	—	—	—	—	—
Leer oder Ballast	142	9223	2	28	—	—
	412	110123	357	9214	49	12938

Richtung Holtenau—Brunsbüttel.

	Dampfer	N.-R.-T.	Segler	N.-R.-T.	Leichter	N.-R.-T.
Steine	3	680	31	1566	4	749
Holz	149	99578	32	3996	12	6060
Getreide	22	10614	22	715	1	458
And. Massengüter	66	20530	43	1504	3	729
Stückgüter	195	80003	2	54	4	456
Leer oder Ballast	62	22661	250	8900	25	5788
	497	234066	380	16735	49	14240

New-Yorker Frachtenbericht.

(Bericht der Herren Funch, Edye & Co., New-York.)
(Mitgeteilt durch Herrn Wm. Volckens, Hamburg.)

New-York, 7. November 1902.

Der Frachtenmarkt bleibt im allgemeinen charakterlos ohne augenscheinliche Merkmale einer Besserung. Die einzige Richtung, in welcher sich Bewegung bemerkbar gemacht hat, ist nach Australien und Süd-Afrika, nach welchen Häfen einige Abschlüsse gemeldet sind; diese Tonnage ist jedoch hauptsächlich aufgenommen worden, um die Erfordernisse der regelmässigen Linien zu decken, welche nach jenen Gegenden hinfahren. Getreide-Befrachtungen verbleiben tatsächlich im Stillstande und während einige wenige Ordres im Markt sind, sind die von den Verladern offerierten Raten zu niedrig, um Reeder zu interessieren. Das Baumwoll-Geschäft von den Atlantischen Häfen fährt fort sich hinzuziehen und die Befrachter sind gleichgültig in der Aufnahme von Tonnage, ausgenommen zu einer sehr niedrigen Basis und um ihre dringenden Bedürfnisse zu decken. — Das Geschäft in Segler-Tonnage ist anhaltend sehr beschränkt und abgesehen von einigen River Plate lumber Abschlüssen zu kaum behaupteten Raten, verbleibt der Markt interesselos. — Einige Abschlüsse:

Str. »Shipsea« (Br.), 19 000 grs. Baltimore nach picked port U. K. or Continent 1/9 berth terms, if Havre, Dunkirk or Hamburg 1½ d extra. Januar.

Ship »Dirigo« (iron) 2845 t, New-York nach Melbourne or Sydney N.S.W. about 18/6 pr. t grain. Dezember.

Str. »Jumna« (Br.), 2693 t, New-York nach South Afrika, general cargo, Rücklieferung far East, für Zeitcharter zu £ 1000 per Monat. November.

Str. »Verbena« (Br.), 1505 t, sechs mit der Option von zwölf Monaten West-Indien Zeitcharter, ungefähr 3/3.

Str. »Katendrecht« (Dutchl.), 1365 t, Pensacola nach Bremen, timber 77/6. Dezember.

Str. »Nethergate« (Br.), 1441 t, Halifax und Sheet Harbor N.S. nach der Westküste Englands, deals 37/6. Prompt.

Str. »Ansgar« (Norw.), 990 t, Exploits N.F. nach Glasgow, deals 40/—. November.

Bark »Cedar Croft« (Br.), 1998 t, Portland nach Buenos Ayres, lumber said $ 7.—. Prompt.

Bark »Normandy«, 1097 t, Portland nach Rio de Janeiro, lumber ca, $ 8.50.

Bark »Due Sorelli B« (Ital.), 1466 t, Gulf nach Buenos Ayres, lumber ca. $ 10.—.

Str. »Alba« (Br.), 2240 t, Savannah nach Bremen und Hamburg, Baumwolle, 23/9. November.

Str. »Manningtry« (Br.), 1828 t, Savannah nach Manchester, Baumwolle, 21/3. Early November.

Str. »Baron Cawdor« (Br.), 2053 t, Savannah nach Liverpool und Bremen, Baumwolle, 20/—. November.

Str. »Adana« (Br.), 125 000 cases refined pretroleum, New-York nach Bombay, 12 cents. Novbr./Dezbr.

Ship »Norwood« (Br.), 60 000 cases refined petroleum und Naphta, New-York nach Melbourne und Sydney N. S. W., 16 cents, November.

Str. »Inchkeith« (Br.), 2419 t, Gulf nach U. K. or Continent, general cargo 8/9. Dezember.

Str. »Ansgar« (Nor.), 2320 t, New-York nach Sydney N.S.W., grain and flour in Sacken, 22/—. November.

Str. »Sollube« (Span.). 1895 t, Galveston nach Bristol, general cargo, 8/6. November.

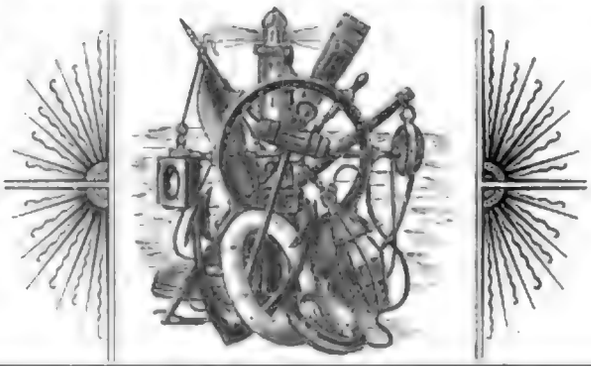
Str. »Emma« (Br.), 1887 t, Gulf nach Dänemark, general cargo 10/— one, 10/3 two und 10/6 three ports. Early Dezember.

Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer
zu Hamburg.
(Geschäftsführender Verein, Steinhöft 1.)

Seeschiffer-Verein „Weser"
in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin"
in Stettin.



Schiffer-Gesellschaft
in Lübeck.

Verein
Flensburger Seeschiffer
in Flensburg.

Seeschiffer-Verein
in Danzig.

Vorbereitung zum Verbandstag.

Da bei den meisten Vereinen die Eröffnung der Wintersitzungsperiode bevorsteht, ist auch der Zeitpunkt im Anzuge, an dem die Vorbereitungen zum Verbandstag beginnen. Durch den Hamburger Verein sind bis jetzt die »Schallsignale«, »Befeuerung von Langeoog« und ein weiterer Gegenstand, über den ein schriftlicher Meinungsaustausch erfolgen wird, auf die Tagesordnung gestellt worden. Nach der Diskussion zu urteilen, die im Hamburger Verein über das Thema »Schallsignale« bereits Platz gegriffen hat und die noch in Aussicht steht, wird für diesen Gegenstand den Verhandlungen auf dem Verbandstage ein breiter Raum gewährt werden müssen. Die grosse Bedeutung des Antrages, welchem Vorschlage man sich auch immer anschliessen mag, bedingt aber eine eingehende und alle Eventualitäten berücksichtigende Vorbereitung, handelt es sich doch um nichts weniger als um Abänderungsvorschläge zu der Kaiserlichen Verordnung vom 10. Mai 1897. Eine Absicht, die nur dann Aussicht auf Erfüllung hat, wenn die unterbreiteten Vorschläge eine Verbesserung der gegenwärtigen Bestimmungen über Schallsignale im Nebel enthalten. Sobald der Hamburger Verein, als Antragsteller, einen definitiven Beschluss in der Schallsignalfrage gefasst hat, werden seine mit Begründung versehenen Vorschläge auf dieser Seite mit der Absicht klar gestellt werden, damit den anderen Vereinen die Stellungnahme erleichtert wird. Das gleiche Verfahren würde sich bei allen Gegenständen empfehlen, die von einem der Vereine auf die Tagesordnung gestellt werden sollen.

Bisher sind beim geschäftsführenden Verein leider noch keine Anträge von anderen Vereinen zum Verbandstage eingegangen.

Der Vorstand des geschäftsführenden Vereins, als Leiter des Verbandes, bittet die Vereine dringend, alle auf den Verbandstag bezüglichen Wünsche möglichst umgehend auf dieser Seite äussern zu wollen, damit allen Vereinen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben wird.

Zur Lokalverordnung für die Elbe erhält der Verband das folgende mit verbindlichstem Dank empfangene Schreiben:

»Dem Verein Deutscher Seeschiffer beehre ich mich zur geneigten Kenntnisnahme hierdurch mitzuteilen, dass die Eingabe des Verbandes Deutscher Seeschiffer-Vereine vom 21. August d. J. an das Königl. Preuss. Ministerium für Handel und Gewerbe und der öffentlichen Arbeiten, »den Erlass einer Lokalverordnung für die Unterelbe betreffend« der Lotsen-Brüderschaft in Övelgönne zur gutachtlichen Äusserung vorgelegen hat.

Ferner teile ich zur geneigten Kenntnisnahme ergebenst mit, dass die Brüderschaft den Erlass einer Lokalverordnung für die Unterelbe als dringendes Bedürfnis erklärt und den in der Eingabe enthaltenen Ausführungen zugestimmt hat.

I. A.: Der Lotsen-Ältermann.
P. Hoppe.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.

Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1902. No. 48. Hamburg, den 29. November. XXXIX. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Ventilation von Kohlenladungen. — Entscheidungen des Reichsgerichts etc. — Kurssignale bei Nebel. — Schleppdampfer — Schleppzug; Verhältnis zu einander. — Schnelldampfer-Verbindung zwischen dem Kontinent und den Kanadischen Häfen. — Vermischtes. — Kleine Mitteilungen. — Vereinsnachrichten. — New-Yorker Frachtenbericht. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Auf dem Ausguck.

Wenn ausser den schon wiederholt hier erbrachten noch neue Beweise nötig wären, um die Notwendigkeit einer **Lokalverordnung für die Elbe** nachzuweisen — der kürzlich im Seeamt zu Hamburg verhandelte Zusammenstoss »Diana — Pellworm« könnte allein genügen. Von der Wiedergabe eines ausführlichen Sachverhalts kann abgesehen werden; auch ohne Befürchtung, dass die Beweiskraft unserer Ausführungen abgeschwächt werden könnte. Die Fälle, welche die Einführung einer Verordnung für die Elbe als notwendig klarstellen, sind einander mehr oder minder ähnlich, wenn nicht gleich. Ein Schwarm kleiner Fahrzeuge kreuzt an enger Stelle des Elbefahrwassers vor dem Bug des Dampfers und veranlasst ihn, weil er die Unzulänglichkeit des Seestrassenrechts gegenüber diesen Fahrzeugen erkennt, zu Massnahmen, die er unter normalen Verhältnissen gewiss nicht ergreifen würde. Er gibt das auf der Elbe zum Gebrauch gewordene im Seestrassenrecht aber unbekannte Warnungssignal, um den Ewern anzuzeigen, dass sie ihm aus dem Wege gehen sollen. Die meisten richten sich darnach; einer nicht. Er steuert, ein zwar unpraktisches aber durchaus gesetzliches Vorgehen, unbekümmert um die Signale des Dampfers seinen Kurs weiter und geht an einer Kollision, die wegen seines korrekten Verfahrens entsteht, mit Mann und Maus zugrunde. Wenn für die Schiffahrt auf der Unterelbe ein Signal legalisiert wäre, das, von grossen Seeschiffen gegeben, kleinere Fahrzeuge zum Verlassen der grossen Fahrrinne oder der mutmasslichen Fahrtrichtung des Seeschiffes veranlassen soll, — die Kollision des Dampfers »Pellworm« mit dem Ewer »Diana« hätte nicht geschehen können. Jedoch die »wenn« und »aber« schaffen den Kollisionsfall mit seinen tieftraurigen Folgen nicht aus der Welt. Möglicherweise beweist aber die neueste wegen Mangel einer Lokalverordnung entstandene Katastrophe, der preussischen und der hamburgischen Regierung, nicht nur, wie gerechtfertigt, sondern wie dringend notwendig allmählich die Erfüllung des langjährigen Postulats deutscher Kapitäne und Lotsen geworden ist.

* * *

In der Verhandlung über den im Flensburger Hafen passierten **Unfall** eines deutschen Arbeiters an Bord der dänischen Tjalk »**Harmonie**« hat das **Seeamt zu Flensburg** einen Spruch gefällt, der,

weil er leicht zu irrtümlichen Schlussfolgerungen führen kann, nicht unwidersprochen bleiben darf. In Kürze handelt es sich um folgenden Vorfall: Der Arbeiter Callsen, während er im Laderaum der Tjalk losen Mais in Säcke füllte, damit sie an Deck gehievt und dort gewogen würden, erlitt dadurch einen Unfall, dass ihm durch den Bruch des Läufers im oberen Block des Löschgeschirrs der untere Block mit einer Stahltrosse und einem daran befestigten bleiernen Lot den Kopf schwer verletzte. Das Löschgeschirr war vom Schiff gestellt und von der Besatzung unter Leitung des Schiffers aufgebracht worden. In seinem Spruch stellt das Seeamt zunächst diesen eben geschilderten Tatbestand fest, um daran folgende Bemerkung zu knüpfen:

»Das Löschgeschirr entsprach insofern nicht dem § 53 der Unfallverhütungs-Vorschriften der See-Berufsgenossenschaft vom $\frac{4. \text{ Juni}}{19. \text{ Nov.}}$ 1898, als die an sich genügend starke Leine zu stark abgenutzt war.«

Begründet wird dieser Schlusssatz in folgender Weise:

»Die Verantwortung für diesen mangelhaften Zustand des Löschgeschirrs und somit auch für den Unfall trifft lediglich den Schiffer Jacob Dost, dessen Pflicht es nach §§ 53 und 87 der Unfallverhütungs-Vorschriften der See-Berufsgenossenschaft vom $\frac{4. \text{ Juni}}{19. \text{ Nov.}}$ 1898 war, für eine stetige ordnungsmässige Instandhaltung des Lösch- und Ladegeschirrs seines Schiffes zu sorgen. Diese Vorschriften sind auch für ihn als Ausländer verbindlich, sobald er im Inlande Schifffahrt betreibt. Dass er diese Pflicht vernachlässigt und dadurch die Verletzung des Arbeiters Callsen herbeigeführt hat, war zu rügen.«

Diese Auffassung ist unrichtig, weil die Unfallverhütungs-Vorschriften der See-Berufsgenossenschaft nur auf deutsche Schiffe Anwendung finden, und um es noch näher zu präzisieren, auf solche deutschen Kauffahrteischiffe, die zur See-Berufsgenossenschaft gehören. Eine Tatsache, die nicht nur durch eine von der Genossenschaft vermerkte einleitende Bemerkung zu den Unfallverhütungs-Vorschriften ihre Bestätigung erfährt, sondern die auch durch den Charakter der Genossenschaft bedingt wird. Die Unfallverhütungs-Vorschriften, sollen sie auch vorwiegend zur Erhöhung der Seefähigkeit deutscher Kauffahrteischiffe beitragen, verfolgen doch auch den Zweck, solche Unfälle zu vermeiden, für welche die Genossenschaft zur Leistung von Unfallrenten an die Besatzung deutscher Schiffe herangezogen werden kann. Da die Beiträge für die jährlich zu zahlenden Unfallrenten nur von deutschen Reedern aufgebracht werden, so können Vorschriften, welche Unglücksfällen auf deutschen Schiffen vorbeugen und demgemäss die Anzahl von Rentenzahlungen vermindern sollen, nur für deutsche und nicht für ausländische Schiffe massgebend sein. Die Ansicht des Seeamts über die Tragweite der von der See-Berufsgenossenschaft herausgegebenen Unfallverhütungs-Vorschriften beruht somit auf einer irrtümlichen Auffassung. Etwas ganz anderes ist es, wenn die Haftbarkeit des Reeders der Tjalk für den beregten Unfall in Frage kommt. Nach § 485 des H.-G.-B. ist der Reeder für den Schaden verantwortlich, den eine Person der Schiffsbesatzung einem Dritten durch ihr Verschulden in Ausführung ihrer Dienstvorrichtungen zufügt und der Reeder haftet nach § 486 für den Anspruch eines Dritten mit Schiff und Fracht, wenn der Anspruch auf das Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung gegründet wird. Eine Bestimmung, die sich auch auf ausländische Schiffe bezieht, solange sie in einem deutschen Hafen liegen. Noch kürzlich (Seite 547) hat das Landgericht in Verden die Entscheidung gefällt, »dass das Deliktrecht zwingender Natur ist und darauf beruht, dass die Souveränität eines Staates erfordert, dass seine Gesetze alle in seinem Gebiete begangenen, unerlaubten Handlungen angreift . . . .« Die Auffassung kann somit keinem Zweifel begegnen, dass der Reeder der »Harmonie« für den Schaden haftet, der dem Arbeiter Callsen durch eine mehr als dreiwöchige Arbeitsunfähigkeit aus Anlass des Unfalls entstanden ist. Dass aber der Unfall an Bord der »Harmonie« auf das Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung zurückzuführen ist, geht aus einer Feststellung des Seeamts hervor, wonach »der Unfall dadurch herbeigeführt ist, dass die gebrochene Hanfleine zu stark abgenutzt gewesen war«.

* * *

Die **Besatzungsstärke amerikanischer Handelsschiffe** betrug im Jahre 1901 40 000 Mann; davon fallen 24 000 auf Seedampfer, 6000 auf Raaschiffe und 10 000 auf Schooner. Von der Gesamtzahl waren nur 21 000 gebürtige oder naturalisierte Amerikaner und 19 000 oder 47½ pCt. Fremde. Die ausländischen Elemente verteilen sich in folgender Weise auf nachstehende Nationen: 5700 Briten, 4800 Skandinavier, 2000 Deutsche, 900 Russen, 900 Spanien, 800 Italiener, 700 Portugiesen, 600 Chinesen, je 300 Österreicher, Franzosen und Japaner, 1700 andere Nationalitäten. Bemerkenswert ist die hohe Anzahl britischer Seeleute, zumal doch in ihrem Heimatland alle möglichen Mittel vorgeschlagen werden, um das ausländische Element zu gunsten des einheimischen zu verringern. Allerdings sind die höheren Heuern auf amerikanischen Schiffen das Anziehungsmittel.

Ventilation von Kohlenladungen.

Wir erhalten die folgende Zuschrift:

Die in Nr. 46 vorgenommene Korrektur der in Nr. 45 geübten Kritik, über die Explosion der Kohlenladung an Bord der »Euterpe«, ist nur eine teilweise, und eine wird die ungenügende Ventilation im Allgemeinen aufrecht erhalten. Da diese Behauptung und die weiteren Vorschläge für junge Schiffsführer zu verhängnisvollen Massnahmen führen könnten, erlaubt sich Schreiber dieses einige Bemerkungen in dieser Angelegenheit zu machen und bittet um gefl. Aufnahme derselben in der »Hansa«.

Im Voraus bemerke ich, dass gegen die Theorie der Behauptung, einen Luftzug von vorne nach hinten und umgekehrt zu schaffen, je nachdem die Windrichtung auf dem Schiffe von hinten oder von vorn ist, nichts einzuwenden ist. Aber auf der »Euterpe« war eine solche Ventilation in Wirklichkeit vorhanden; besonders im Unterraum mündete je ein Ventilator vorne und hinten im Schiff. Getadelt wird, dass die Kohlen im Unterraum bis unter das Zwischendeck reichten, daher für den Luftzug kein freier Raum verbleibt, um ungehindert von vorne nach hinten streichen zu können. Dies trifft, wie jeder Praktiker weiss, in Wirklichkeit nicht zu, denn nicht allein, dass die Trimmer schon der Bequemlichkeit wegen den Raum nicht ganz anfüllen, sacken die Kohlen bald so viel, dass der Luftzug darüber hinstreichen kann und wird das Sacken der Ladung noch befördert, wenn sich das Schiff, wie hier auf See befindet und noch durch die Bewegung im Seegang eine Steigerung erfährt.

Die Tatsache, dass die Explosion im Hinterschiff am stärksten war, beweist doch noch nicht zur Genüge, dass die Anlage der Ventilation verkehrt war, sondern nur, dass sich die meisten Gase im Hinterschiff angesammelt hatten, welche Erscheinung in erster Linie auf den achterlichen Wind zurückzuführen ist und dann die Frage offen lässt: War die Vorrichtung zum Ausströmen der Gase eine genügende? Im vorliegenden Falle scheint die Vorrichtung nicht ausgereicht zu haben, die Entwickelung der Gase ist eine so unberechenbare, dass einmal ein und dieselbe Ventilation vollkommen genügt und das nächste Mal bei derselben Ladung und derselben Stauung versagt. Daher kann meines Erachtens kein Grund vorliegen, die Ventilation an Bord der »Euterpe« zu tadeln.

Einschalten möchte ich hier, ob sich nicht Mittel und Wege finden liessen, diese, hauptsächlich in der ersten Zeit auftretende Gase, auf mechanischem Wege zu entfernen. Vielleicht durch Luftpumpen (ähnlich wie auf einigen Tankdampfern, die Öl- und auch andere Ladung fahren), die entweder durch einfache Windmühlen oder bei Schiffen, die maschinellen Betrieb an Bord haben, durch diesen getrieben würden. Selbstredend muss eine solche Anlage einfach, billig und vorne und hinten im Schiff wirken können.

Das in No. 46 als zweckmässig vorgeschlagene Trimmen der Kohlen in Schiffen mit festem Zwischendeck, in der Weise, dass zwischen der Unterkante der Decksbalken und der Oberfläche der Kohlen ein freier Raum von mindestens 1 Fuss verbleiben soll, kann sich nur für Dampfer und auf kurzen Reisen empfehlen. Einen solchen Vorschlag als massgebend anzuführen, entspringt wohl nur der allerdings schweren und verhängnisvollen Explosion der »Euterpe« und sind dabei andere Gefahren der Seefahrt mit einer Kohlenladung ausser Acht gelassen. Denn für einen grossen Segler mit festem Zwischendeck, welcher eine Reise rund Kap Horn machen soll, wäre eine solche Stauung geradezu gefährlich, oder es müsste die ganze Oberfläche abgedeckt und die Ladung durch geeignete Vorkehrungen fest gezurrt werden. Denn das Überschiessen der Kohlen ist doch eine bekannte Tatsache, infolge dieser wohl manches verschollene Schiff seinen Untergang gefunden hat. Um dieser Gefahr möglichst vorzubeugen, lässt man gewöhnlich die Zwischendecksluken und Trimmluken offen und nimmt auch noch einige Zwischendecksplanken längs den Seiten des Schiffes auf, obgleich dadurch die Selbstentzündung durch Druck gefördert und das Schiff unbequemer wird.

Bekanntlich erfordern die drei Gefahren, welche bei einer Kohlenladung in Frage kommen, als Selbstentzündung, Explosion und Überschiessen, ganz entgegengesetzte Vorkehrungsmassregeln, die von dem Schiffsführer nach Art des Schiffes, der bevorstehenden Reise usw. einer eingehenden Berücksichtigung bedürfen, um das unschädlichste von allen Übeln bei der Beladung auch später zu wählen.

Um auch noch eine gute längsschiff wirkende Ventilation bei voll getrimmtem Raum herzustellen, müssten die Längsschotten oben unter den Decksbalken in etwa $1^1/_2$ Fuss Höhe als Kastenschott mit geeigneten Öffnungen hergestellt werden.

* * *

Auf diese Einwendungen haben wir das Folgende zu erwidern:

Die Ventilation im Unterraum ist hier beanstandet worden, weil wegen der in der Mitte unter Deck getrimmten Kohlen ein durchgehender Luftzug, also eine Oberflächenventilation nicht möglich war. Bei einer Kohlenladung, die zu Gasentwickelungen neigt, genügt es nicht, wenn, um eine Oberflächen-Ventilation zu ermöglichen, die Kohlen, weil sie schlecht getrimmt sind, »bald« sacken. Gasexplosionen treten, im Gegensatz zu Selbstentzündungen, bekanntlich in den ersten Tagen nach der Anbordnahme der Kohlen ein. Da der Herr Einsender selbst zugibt, dass im Falle

»Euterpe« die Vorrichtung zum Ausströmen der Gase nicht ausgereicht zu haben scheint, so bestätigt er den in No. 45 von uns gemachten Ausspruch, in dem der Behauptung des Seeamts: »Die Ventilation an Bord der »Euterpe« war vorzüglich«, entgegengetreten wurde. Wenn weiterhin in der obigen Zuschrift behauptet wird, unsere Vorschläge wären nur unter Berücksichtigung der Explosion auf der »Euterpe gemacht worden, während die anderen Gefahren der Seefahrt mit einer Kohlenladung ausser Acht gelassen seien, dann müssen wir unter Hinweis auf die Ausführungen in No. 45 und 46 gegen diese Auslegung Widerspruch erheben. Selbst wenn zugegeben wird, — was aber tatsächlich nicht der Fall ist — dass bei unseren Vorschlägen die Gefahr des Übergehens der Ladung ungenügend berücksichtigt worden sei, selbst dann trifft der Vorwurf nicht zu. In Nr. 46 ist ausdrücklich gesagt worden: »Für unsere Forderung, die Kohlen im Unterraum von denen im Zwischendeck zu trennen, sind ausser dem Wunsch für eine bessere Ventilation noch andere und zwar sehr wichtige Gründe massgebend. Einmal neigen Kohlenmassen in der Höhe des ganzen Laderaums, infolge des erheblichen Drucks der oberen auf die unteren Kohlenschichten, entschieden mehr zur Selbstentzündung, als wenn durch Teilung des Laderaums, also durch Auflegen der Trimmluken im Zwischendeck, die Kohlenhöhe etwa auf die Hälfte vermindert wird. Noch mehr aber wird die Stabilität des Schiffes beeinflusst, wenn im Laufe der Reise die Kohlen fortwährend vom Zwischendeck in den Unterraum »sacken« und durch diesen natürlichen Vorgang aus einem gut gestauten Schiff allmählig ein steifes und schwerfälliges machen.« Es sind also zwei Faktoren für unsere Stellungnahme massgebend gewesen: die Selbstentzündung und die Stabilität, von denen keiner mit der Explosion der »Euterpe« in näherem Zusammenhang gestanden hat.

Um aber unserem verehrten Herrn Kritiker, dem wir nebenbei für seine Auslassungen wegen der dort niedergelegten neuen Ideen dankbar sind, auch Gelegenheit zu geben, die Ansicht anderer Personen zu der Ventilationsfrage bei Kohlenladungen zu hören, verweisen wir ihn auf folgende in den »Annalen der Hydrographie« im Jahre 1901 von einem Praktiker gemachten Vorschläge.

In einer sehr beachtenswerten Abhandlung, unter dem Titel »Vorsichtsmassregeln bei der Einnahme von Kohlenladungen zur Verhütung von Selbstentzündung und Übergehen während der Reise« legt Herr Kapitän C. Meyer, Führer des deutschen Schiffes »Roland«, seine Erfahrungen nieder, die er sich bei der Einnahme von Kohlenladungen und bei ihrem Transport erworben hat.

Nachdem der Herr Verfasser drei Reisen erwähnt, die er als Führer des Schiffes »Adelaide« mit Kohlen von Cardiff nach der Westküste Südamerikas zurückgelegt hat, äussert er sich wörtlich folgendermassen:

»Trotzdem zwei dieser Kohlenladungen unter den ungünstigsten Umständen eingenommen wurden, d. h. bei Regen und Unwetter, die Kohlen also total durchnässt waren, erhitzten sich dieselben nicht, und zwar nach meiner Ansicht aus folgenden Gründen: Schon bei der ersten Ladung sah ich beim Einnehmen derselben scharf darauf, dass, nachdem ein gewisses Quantum Kohlen, etwa $^2/_3$ der Ladung, im Unterraume verstaut war, sämtliche Luken im Zwischendeck, die nachher von Kohlen bedeckt waren, geschlossen wurden. Das letzte Drittel wurde dann im Zwischendeck untergebracht. Die Ventilatoren in dem Vor- und Achterluk blieben natürlich offen. In jeder Luke wurden Peilröhren, von oben bis zum Boden der Räume führend, zum Messen der Temperatur angebracht, ferner wurden Längsschotten, sowohl im Unterraume wie im Zwischendeck, an beiden Seiten der Deckstützen errichtet, um das Übergehen der Ladung zu verhüten. Nachdem die Kohlen nur zwei Tage im Schiffe gelagert hatten, ging ich ruhig auf die Reise.«

Und ferner an anderer Stelle: »Viel Unangenehmes hatte ich immer, wenn die Zwischendecksluken geschlossen werden sollten; ich setzte meinen Befehl, dieselben zu schliessen, aber immer durch. Mir wurde stets gesagt, die anderen Schiffe hielten die Luken offen wegen der Ventilation. Wo bleibt aber die Ventilation, wenn die Luken 5 bis 6 Fuss hoch mit Kohlen bedeckt sind? Die nächste Folge des Offenhaltens der Luken ist, dass beim Arbeiten des Schiffes auf See die Kohle im Unterraume zusammensackt und dann aus dem Zwischendeck nachstürzt. Dadurch wird das Schiff immer steifer, und es entstehen Höhlungen in den oberen Schichten der Ladung. Kommt man dann nach einer Reise von 50 bis 60 Tagen in schlechtes Wetter und hohen Seegang, so ist es kein Wunder, wenn die Ladung übergeht, oder wenn durch schweres Arbeiten des Schiffes die Kohle sich entzündet. Dadurch, dass die Zwischendecksluken geschlossen werden, bleibt im Unterraume stets eine gleichmässige Oberflächenventilation, ebenso wie im Zwischendeck, und die Ladung liegt fester. Nach meiner Ansicht ist die Entzündung sowie das Übergehen der Kohle einzig und allein auf das fehlerhafte Verfahren beim Einnehmen der Ladung in den Kohlenhäfen zurückzuführen.«

Die Wiedergabe dieser beiden Stellen dürfte genügen, um nachzuweisen, dass die vom Herrn Einsender vertretene Ansicht, der allerdings sehr viele Fachleute zustimmen, doch keineswegs von allen geteilt wird.

Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschiffahrt.

Mitgeteilt vom Reichsgerichtsrat Dr. Sievers.

13) Schiffszusammenstoss durch beiderseitiges Verschulden. Verteilung bei Schiffen verschiedener Nationalität.

Am 24. Februar 1901 hat im Kanal ein Zusammenstoss zwischen dem englischen Dampfer »Indiana« und dem deutschen Dampfer »Washington« stattgefunden. Beide Schiffe wurden schwer beschädigt, die »Indiana« musste auf Grund gesetzt werden und ist später ganz verloren gegangen. Sowohl seitens des Seeamts, wie seitens der Gerichte wurde beiden Schiffen die Schuld an dem Unfalle beigemessen. Das Landgericht zu Hamburg erklärte die Schadensklage der »Indiana« zu $^1/_{10}$ und die Widerklage des »Washington« zu $^9/_{10}$ für berechtigt. Das hamburgische Oberlandesgericht aber mass dem »Washington« einen grösseren Teil der Schuld bei und änderte den Verteilungsmasstab, indem es den Schadensanspruch der »Indiana« zu $^7/_{10}$ und den des »Washington« zu $^3/_{10}$ dem Grunde nach für berechtigt erklärte.

Das Reichsgericht hat die Revision, die von beiden Parteien gegen dieses Urteil eingelegt war, zurückgewiesen und nur die Ergänzung ausgesprochen, dass die Haftung beider Parteien nach Massgabe der §§ 486 und 774 H.-G.-B. beschränkt werde.

Die Gründe führen aus, dass das Oberlandesgericht in unanfechtbarer Weise festgestellt habe, dass der Zusammenstoss durch beiderseitiges Verschulden herbeigeführt sei. Die Abwägung des Verschuldens des einen Teils gegen das Verschulden des andern Teils und die Verteilung des Gesamtschadens nach Massgabe des § 735 Abs. 2 H.-G.-B. liegt im Wesentlichen auf tatsächlichem Gebiete und entzieht sich, soweit nicht etwa tatbestandswidrige oder der gehörigen Begründung entbehrende Annahmen zugrunde liegen, der Nachprüfung im Wege der Revision. Die Ausführungen des Beklagten, dass das Berufungsgericht die auf Seiten der »Indiana« festgestellten Verstösse zu streng beurteilt habe, bieten daher keine Handhabe für die Aufhebung des Urteils.

Mit Recht aber hat das Oberlandesgericht auf den vorliegenden Fall deutsches Recht zur Anwendung gebracht. Die Frage des Verschuldens bei einem Zusammenstosse von Schiffen, wo jeder Beteiligte dem andern die Schuld an dem Unfalle vorwirft, kann nur nach den Grundsätzen eines Rechts entschieden werden. Es würde im höchsten Grade unbillig sein, wollte man bei dem einen beteiligten Schiffe einen strengeren, bei dem andern einen weniger strengen Massstab anlegen, oder wollte man inbezug auf den Nachweis des Verschuldens verschiedenartige Grundsätze der Beweislast anwenden, bei der die eine Seite vor der anderen begünstigt wird. Ebenso kann im Falle beiderseitigen Verschuldens die Verteilung des Gesamtschadens nur nach einem Rechte erfolgen, eine Kombination verschiedener Rechtssysteme ist in dieser Hinsicht ganz unmöglich. Endlich aber erfordert es wieder die Billigkeit und Konsequenz, dass wenn die Verteilung des Schadens nach einem bestimmten Rechte ausgesprochen ist, auch der Umfang der Haftung gleichmässig geregelt wird; denn durch eine ungleichartige Bestimmung des Haftungsobjektes würde nicht nur ein unbilliges, sondern zugleich ein den bei der Schadensverteilung angewandten Rechtsgrundsätzen nicht entsprechendes Endergebnis herbeigeführt werden. Ist aber bei einem Schiffszusammenstosse auf hoher See ein deutsches Schiff beteiligt, so kann der angerufene deutsche Richter nur sein heimisches Recht anwenden, denn es ist selbstverständlich, dass er sich hierfür entscheidet, wenn für die Anwendung des fremden Rechtes keine überwiegenden Gründe sprechen, und für letztere Rechtsanwendung könnte doch ebenfalls nur geltend gemacht werden, dass ein Schiff der betreffenden fremden Flagge beteiligt ist. Daher war auch für die Widerklage des »Washington« die beschränkte Haftung der Klägerin im Sinne des deutschen Rechtes auszusprechen.

Ganz unberechtigt aber ist das Verlangen der Klägerin, dass eine Aufrechnung der beiderseitigen Forderungen ausgeschlossen werde, sodass also die Klägerin die ihr zugesprochenen $^7/_{10}$ ihres Schadens zum Vollen gegen das vorhandene Schiffsvermögen des »Washington« geltend machen könnte, während die Beklagte für die ihr zugesprochenen $^3/_{10}$ ihres Schadens auf das untergegangene Schiffsvermögen der »Indiana« verwiesen würde. Nach § 754 No. 9 H.-G.-B. haben beide Parteien gegeneinander wegen der ihnen zuerkannten Schadensersatzansprüche die Rechte von Schiffsgläubigern, und nach § 775 Abs. 2 tritt für die Schiffsgläubiger, die infolge einer rechtswidrigen Handlung für Verluste oder Schaden an Schiff oder Fracht von einem andern zu leistende Entschädigung an die Stelle desjenigen, wofür sie bestimmt ist. Danach haften also der Beklagten die von ihr selbst zu gewährenden $^7/_{10}$ des Schadens an der »Indiana« und deren Fracht für die ihr selbst zuerkannte Ersatzforderung auf $^3/_{10}$ des dem »Washington« verursachten Schadens, und es steht nichts im Wege, dass sie letzteren, soweit ihre Verbindlichkeit reicht, auf diese verrechnet.

Urteil des I. Ziv.-Sen. vom 22. Oktober in Sachen Petroleum-Gesellschaft contra Bailey & Leetham. Rep. I 164/02.

Kurssignale bei Nebel.

Nach längerer Pause sind augenblicklich Vorschläge zur Einführung von neuen Nebelschallsignalen wieder in den Vordergrund gerückt, gewiss ein sicherer Beweis dafür, dass das Mangelhafte der bereits bestehenden Signale in Schiffahrtskreisen vielerseits empfunden wird; deshalb dürfte es nicht uninteressant sein, meine Vorschläge über diesen Gegenstand in Erinnerung zu bringen und nochmals zur Erörterung zu stellen, die ich in No. 37 des Jahrgangs 1891 der »Hansa« zu veröffentlichen Veranlassung genommen habe. Mein Vorschlag bestand im Wesentlichen in folgendem:

Nach Artikel 15 (damals 12) des Seestrassenrechts ist jedes Dampfschiff verpflichtet bei Nebel, dickem Wetter, Schneefall oder heftigen Regengüssen Schallsignale mit der Pfeife oder Sirene zu geben. Würde diese gesetzliche Vorschrift nun dahin abgeändert, dass jedem Dampfer die Verpflichtung auferlegt wurde, ausser der Dampfpfeife ein wirksames Dampfnebelhorn (Sirene) zu führen, und würde an Bord eine Einrichtung geschaffen, die es ermöglicht, dass beide Apparate von einer und derselben Person durch einfaches Drücken auf einen Knopf von der Kommandobrücke aus, jederzeit gesondert in Tätigkeit gesetzt werden könnten, so besässe jeder Dampfer in diesen beiden Signalapparaten ein Mittel, durch welches es den in seiner Nähe befindlichen Schiffen wenigstens den Quadranten angeben kann, in welchem der von ihm gesteuerte Kurs liegt, da diese beiden Signalapparate, wenn sie zweckmässig konstruiert sind, beim Gebrauch einen so verschiedenen Ton erschallen lassen, dass sie vom Signalempfänger leicht zu unterscheiden sind.

Die Hauptschwierigkeit bei der Aufstellung eines solchen Signalsystems liegt bekanntlich darin, dass die abgegebenen Signale einfach und gleichzeitig charakteristisch genug sein müssen, um schnell erkannt zu werden, dabei müssen aber Verwechslungen völlig ausgeschlossen sein. Ich nehme an, dass das von mir ersonnene System in dieser Beziehung allen Anforderungen, soweit sie im Bereich des überhaupt Erreichbaren liegen, genügen wird.

Zur leichteren bildlichen Darstellung desselben möge ein Punkt (.) einen kurzen Pfiff, ein Kreis (⊙) einen langgezogenen Pfiff mit der Dampfpfeife bedeuten, während ein kurzer Strich (—) einen kurzen, ein langer Strich (———) einen langgezogenen Ton mit dem Dampfnebelhorn (Sirene) bezeichnet, wobei zu beachten ist, dass die betreffenden Signale in kurzen Zwischenräumen zu wiederholen und jedesmal klar und deutlich zu geben sind. Würde z. B. international festgestellt, dass die folgenden, in Zeichen ausgedrückten Signale die nebenstehende Bedeutung hätten:

. . . . . (mehrmals wiederholt)	mein Kurs liegt zwischen Nord und Ost
— ⊙ — ⊙ — ⊙ » » » » » »	Ost und Süd
— . — . — . » » » » » »	Süd und West
. ——— . ——— . ——— » » » » »	West und Nord

so würden, meiner Ansicht nach, diese einfachen Signale bei zweckmässiger Einrichtung und Handhabung der Betriebseinrichtungen, welche erstere der grossartigen Technik unseres Zeitalters ja durchaus keine Schwierigkeit wird bereiten können, und unbeschadet der zur Zeit gesetzlich vorgeschriebenen Signale allen Anforderungen genügen, und ihre Einführung dürfte vielleicht von segensreichen Folgen begleitet sein.

Zum besseren Verständnis mögen noch folgende Bemerkungen dienen. Zunächst ist der Pfiff, der bald kurz, bald langgezogen in jedem der 4 Signale vorkommt, das charakteristische Unterscheidungssignal des Dampfers, da weder Segelschiffe, noch mit einer Sirene ausgerüstete Feuerschiffe, noch auch endlich Signalstationen am Lande ein solches Signal ertönen lassen. Bei der grossen Einfachheit der Signale prägen sie sich leicht dem Gedächtnis ein, auch ist eine Verwechslung selbst wenn gleichzeitig mehrere signalisierende Schiffe in der Nähe sein sollten, bei einiger Aufmerksamkeit der Schiffsführer, meines Erachtens, leicht zu vermeiden: da die Verschiedenheit in der Höhe der Töne (Klangfarbe), welche in den meisten Fällen bei den verschiedenen Signalapparaten für jedes Schiff charakteristisch sein dürfte, und die Richtung, aus der sie gehört werden, schätzenswerte Anhaltspunkte bei ihrer Unterscheidung abgeben.

Auf Flüssen, wo der Verkehr ein äusserst lebhafter ist, dürfte es sich vielleicht empfehlen, den Gebrauch der Nebelsignale seitens der Dampfer derart zu regeln, dass z. B. die stromabwärts fahrenden Dampfer stets nur einen langgezogenen Pfiff in kurzen Zwischenräumen, die stromaufwärts fahrenden dagegen mehrere kurze Pfiffe hintereinander als Signal zu geben hätten. Dampfer, welche den Hafenverkehr besorgen, und andere Dampfer, welche quer über den Fluss hinüberfahren, müssten das oben erläuterte Signal — . — . — . geben.

Obgleich ich wohl weiss, dass sich der Einführung dieser Signale dieselben Hindernisse entgegenstellen, wie allen übrigen in Vorschlag gebrachten, so habe ich doch keinen Anstand genommen, sie nochmals der gefälligen Beachtung zu empfehlen, weil diese für die Sicherheit der Schiffahrt so wichtige Frage in letzter Zeit wieder ernstlich angeschnitten ist, und diese von mir vor etwa 12 Jahren in Vorschlag gebrachten Signale sich ihrer Einfachheit und Charakteristik wegen, meines Erachtens, wohl zur Einführung eignen, wenn man sich überhaupt dazu entschliessen sollte, Kurssignale einzuführen, welche ich, nebenbei bemerkt, aus verschiedenen Gründen für zweckmässiger halte, als die in Vorschlag gebrachten Seitenschallsignale. Wenn unter den übermittelten Kursen rechtweisende zu verstehen sind, und das halte ich für selbstverständlich, so wird ein Dampferführer nur in äusserst seltenen Fällen in Zweifel darüber sein können, welches Signal er zu geben hat, und der Signal-Empfänger wird aus dem Signal zuverlässige Schlüsse in Bezug auf den vom Gegner gesteuerten Kurs ziehen können, zumal wenn er die Örtlichkeit gebührend berücksichtigt, wo er sich befindet.

Theodor Lüning, Königl. Navigationslehrer.

Schleppdampfer — Schleppzug: Verhältnis zu einander.

In welchem Verhältnis steht der Führer des Schleppers zu der Besatzung des geschleppten Schiffs? Ist er, nachdem durch Festgeraten des Schleppers seine Verbindung mit dem geschleppten Kahn gelöst war, noch verpflichtet, dem Kahnschiffer Anweisungen für sein ferneres Verhalten zu geben?

Mit der Beantwortung dieser beiden Fragen haben sich aus Anlass einer Klage Landgericht und Oberlandesgericht in Hamburg beschäftigt. Die erste Instanz hat die zweite Frage bejaht und damit auch die erste beantwortet, indem sie den Führer des Schleppers unter aussergewöhnlichen Verhältnissen

zum Vorgesetzten der Kahnbesatzung machte und ihm somit einerseits Rechte einräumte, die praktisch doch niemals anerkannt werden würden, andererseits aber auch Pflichten auferlegte, die sich garnicht erfüllen lassen.

Das hanseatische Oberlandesgericht hat dieselbe Frage verneint und das Urteil der Vorinstanz aufgehoben. Handelt es sich hier auch nicht um die Klarstellung des Verhältnisses der Besatzung eines geschleppten Seeschiffes zum Schlepperführer, so dürfte ein Eingehen auf diesen Prozess doch insofern einiges Interesse beanspruchen, als sich an seiner Hand die Vor- und Nachteile einer Haftung bemessen lassen, die das Reichsgericht einem Schlepper auferlegt hat, für Kollisionsschäden, die das geschleppte Fahrzeug verursacht hat. (Seite 65. 89.)

Im Nachstehenden darf nach einer kurzen Feststellung des Tatbestandes von der Wiedergabe einer eingehenden Besprechung der Stellungnahme des Landgerichts umsomehr abgesehen werden, als in der folgenden Begründung der oberlandesgerichtlichen Entscheidung wiederholt auf das Urteil der Vorinstanz verwiesen wird.

Der Sachverhalt ist in Kürze der folgende:

Im Auftrage des Klägers hatte die Firma Jordan & Wiencke am 1. Dezember 1900 die Beklagten, welche Eigentümer des Dampfers »Paula« sind, beauftragt, den beladenen Kahn No. 3876 von der Plange'schen Mühle nach Harburg zu schleppen. In Ausführung dieses Auftrages ist die »Paula« am Nachmittage des 1. Dezember 1900 nach Eintritt der Ebbe mit dem klägerischen Kahn im Schlepptau durch den Reiherstieg nach der Süderelbe gedampft. Hierbei geriet die »Paula« im Reiherstieg in kurzer Entfernung vor dessen Zusammenfluss mit der Süderelbe auf Grund. Nach Lösung der Schlepptrosse trieb der Kahn noch ein Stück an der »Paula« vorbei und geriet bei seinem Eintritt in die Süderelbe ebenfalls auf Grund, wobei er namentlich mit seinem Vorder- und Mittelteil festgesessen haben soll. Nachdem die »Paula«, welche bald wieder flott geworden war, zunächst allein, dann mit Hilfe einiger anderer Dampfer eine Zeitlang vergeblich versucht hatte, den Kahn vom Grunde abzuziehen, holte sie aus Harburg einen Leichter. Während des Entlöschens lief bei inzwischen fortschreitender Ebbe das Wasser unter dem Hinterteil des Kahnes fort, so dass dieser allmählich seine Stütze verlor und frei schwebte. Infolge des Gewichts der Ladung bekam der Kahn dann kurz hinter der Mitte einen Bruch. Das eindringende Wasser hat die Kahnladung stark beschädigt.

Das Oberlandesgericht hat die Klage, die das Landgericht für berechtigt hielt, nach der »H. G.-Z.« aus folgenden Gründen abgewiesen:

Das Ausgieren des Kahnes ist die Ursache für das Festgeraten der dadurch zum Verlassen der tieferen Fahrrinne genötigten »Paula« geworden. Mit Recht also hat das L. G. anerkannt, dass dies Festgeraten dem Führer des Schleppers nicht als Verschulden zugerechnet werden darf. Ein unglücklicher Zufall, nicht Nachlässigkeit des Schiffers hat den Dampfer in nicht mehr ausreichende Tiefe kommen und sich festlaufen lassen. Dass dann, als der Kahn, dessen Schiffer die nötige Aufmerksamkeit bewies und sein Fahrzeug klar hielt, hinter dem auf Grund sitzenden Schlepper vorbeiglitt, die Schlepptrosse losgeworfen wurde, war — wie das L. G. gleichfalls mit durchaus zutreffender Begründung nachgewiesen hat — korrekt und notwendig; anderenfalls würde der Kahn voraussichtlich neben dem Schlepper auf Grund gekommen, oder quer getrieben oder bei dem notwendig gewaltsamen Losarbeiten des Dampfers diesem im Wege gewesen sein.

War bis hierher der vorinstanzlichen Beurteilung der Geschehnisse in allen Punkten beizupflichten, so kann das Berufungsgericht der nun folgenden Auffassung, dass der Schiffer der »Paula» aus dem Schleppvertrage verpflichtet gewesen wäre, durch geeignete Kommandos für die Sicherheit des vom Schlepper gelösten Kahnes zu sorgen und dass er deshalb dem Kahnschiffer das Fallenlassen des Heckankers hätte befehlen müssen, nicht folgen. Es ist zunächst schon eine garnicht zutreffende Vorstellung, dass durch den Schleppvertrag dem Führer des Schleppers immer eine Kommandogewalt über das geschleppte Schiff übertragen werde. In vielen Fällen, z. B. wenn ein grosses Seeschiff sich zu seiner Fortbewegung eines Schleppers bedient, pflegt regelmässig das gerade Gegenteil der Fall zu sein: der Schlepper wird da meistens stillschweigend dem Kommando des geschleppten Schiffes unterstellt. In anderen Fällen wieder, z. B. im oberelbischen Schleppschiffahrts-Verkehre, pflegen die grossen Schleppschiffahrts-Gesellschaften sich ausdrücklich in ihren gedruckten Formularen auszubedingen, dass jedes Fahrzeug, wenn es in den Schleppanhang eines ihrer Dampfer aufgenommen werden will, unbedingt den Anordnungen des Dampfschiffsführers folgen und sich dem Kommando des Dampfers unterstellen muss. Aber selbst wo dies ausdrücklich in solcher Weise vertraglich festgestellt ist, wird dadurch der Kahnschiffer mit seiner Mannschaft niemals von der Verpflichtung befreit, überall wo und soweit es nötig ist, auch ohne Kommando des Dampfers das für die sichere Navigierung seines Fahrzeugs durch momentane Umstände Gebotene, aus eigener Initiative zu tun. Wenn sich im Hamburger Hafen ein Frachtkahn eines Schleppers bedient, wird regelmässig über die Kommandofrage garnichts verabredet. Man erwartet in der stillschweigenden Voraussetzung, dass eben Jeder auf seinem Posten seine durch die jeweilige Situation gebotene Schuldigkeit tun werde — von ganz besonderen, eine Verständigung durch Zurufe bedingenden Ausnahmefällen abgesehen — weder auf dem Schlepper Weisungen von dem geschleppten Kahne, noch auf dem geschleppten Kahne Kommandos des Schleppers. Und daraus ergiebt sich wieder ganz von selber, dass in Fällen, wo — wie hier — durch einen unvorhergesehenen Unfall ein rasches Lösen der Schleppverbindung erforderlich wird, keines der beiden so von einander gelösten Fahrzeuge für sein nunmehr von den Umständen gefordertes Verhalten ein Kommando vom anderen zu erwarten, vielmehr jeder der beiden Schiffer auf dem Posten zu sein und das für sein Fahrzeug Nötige und Mögliche unverzüglich selber wahrzunehmen und auszuführen hat.

So ist denn auch im vorliegenden Falle das Verhalten beider Schiffer und beider Besatzungen gewesen. Stillschweigend vollzog sich das mit dem Festgeraten der »Paula« zunächst und am dringendsten Notwendige: der Kahnschiffer bediente sein Ruder so, dass er dem Schlepper nicht ins Heck, sondern klar von ihm geradeaus lief, wobei er vom Schlepper aus durch einen schnell vorgehaltenen Fender unterstützt wurde; auf dem Schlepper beeilte man sich dann — (alles ohne ausdrückliches Kommando, weil es eben selbstverständlich und durch die Situation geboten war) — die Schlepptrosse los zu werfen, was auch der Kahnschiffer sah und keinen Einspruch dagegen erhob, vielmehr ersichtlich sein Einverständnis damit zu erkennen gab. Denn er beorderte seine Leute, die Staken zur Hand zu nehmen, weil er unter dem nach Sachlage durchaus begreiflichen Eindrucke stand, dass es mit der Fahrt, die sein Kahn hatte und mit Weiterstaken ihm gelingen werde, in die Süderelbe hinauszukommen. Von den Sänden vor der Ausmündung des Reiherstiegs will er keine Kenntnis gehabt haben. Es mag dahingestellt bleiben, ob solche Unkenntnis als entschuldbar gelten dürfte. Jedenfalls handelte er unter der Eingebung des Augenblicks, der natürlich zu schwankenden Erwägungen ebensowenig wie zu Auseinandersetzungen und Belehrungen Zeit liess und war entschlossen, den Versuch des Hinausgelangens auf die nahe Süderelbe ohne Schlepper zu riskieren. Verleitlich zu dem Wagnis war eben die grosse Nähe der Süderelbe und die anscheinend genügende Fahrt, die der Kahn noch machte. Hätte dies den Schiffer nicht verleitet, so würde er sich natürlich zu dem dann durch

die Umstände einzig möglichen Manöver haben entschliessen müssen, den Hinteranker fallen zu lassen und den Kahn tunlichst rasch aufzustoppen und ständig zu machen. Mit seinem Vorhaben war das unvereinbar; darum unterliess er es. Er würde es unter so bewandten Umständen — in diesem Punkte kann man sich der vom beklagtischem Anwalte geäussorten Überzeugung unbedenklich anschliessen — sicherlich auch dann unterlassen haben, wenn ihm der Führer der »Paula« (abgesehen davon, dass ein Kommando von diesem nicht zu geben war und nicht erwartet wurde) zugerufen hätte, er möge den Heckanker fallen lassen. Ein Verschulden kann also darin, dass der Führer der »Paula« einen solchen Zuruf unterliess, sicher nicht gefunden werden. Es kann deshalb auch auf sich beruhen bleiben, ob es durch Ausbringen des Ankers hätte gelingen müssen, den Kahn rechtzeitig ständig zu machen und von den Sänden frei zu halten. Wenn man sich überzeugt halten will, dass dies nach den Umständen des Falles ein seines Erfolges sicheres Manöver gewesen wäre, das der Kahn hätte machen müssen — (was aus dem Mislingen der tatsächlich unternommenen anderen Manövrierung noch keineswegs folgt) — so trifft die Verantwortlichkeit für die Unterlassung jedenfalls nicht den Führer der »Paula«, sondern den Kahnschiffer Schwarz, der seinerseits erklärt hat, dass er, auch wenn er den Anker geworfen hätte, doch festgeraten wäre. Es ist charakteristisch, dass sich in der ganzen Aussage des Kahnschiffers, also des sachkundigen Mannes, der den unmittelbaren Eindruck der Geschehnisse und das berechtigteste Urteil darüber hatte, nirgends der Vorwurf einer Pflichtversäumnis gegen die Besatzung des Schleppers findet.

Als der Versuch, noch in die Süderelbe zu kommen, fehlgeschlagen und der Kahn unglücklicherweise mit seiner ganzen vorderen Hälfte auf den Sand festgeraten war, während sein Hinterende flott blieb, war es wiederum Sache des Kahnschiffers, diese Situation seines Fahrzeuges und die mit ihr verbundene Gefahr, dass der beladene Kahn sich begeben und brechen könne, richtig zu erkennen und die zur Abwendung dieses schliesslich eingetretenen Unglücks erforderlichen Massregeln seinerseits zu treffen. Kläger verkennen die Situation, wenn sie meinen, dass die versäumte rechtzeitige Herbeischaffung der Schuten zum Ableichtern des Kahnes dem Führer der »Paula« zum Vorwurf gereichen könne. Der Schlepper war, sobald er (nach wenigen Minuten schon!) wieder freigekommen, zu nichts verpflichtet, als dem inzwischen ohne sein Verschulden festgeratenen Kahne seine Dienste zur Verfügung zu stellen. Das hat er getan. Er hat sich zunächst bemüht, teils allein, teils mit Unterstützung anderer, gerade des Weges kommender Schlepper den Kahn von der Sandbank abzuziehen. Es ist nicht einzusehen, dass man diese an sich doch gewiss zweckmässigen Bemühungen von vornherein als zwecklos und bei der prekären Lage des Kahnes als nur unnötigen und die Gefahr der Situation steigernden Zeitverlust verursachend hätte erkennen müssen. War aber die Notwendigkeit, diese Versuche zum Abschleppen bis nach zuvoriger Ableichterung des Kahnes aufgeben zu müssen, früher als geschehen, erkennbar, so hätte es dem Kahnschiffer obgelegen, zu erklären, dass er zunächst ableichtern wolle und den Schlepper mit unverzüglicher Herbeischaffung geeigneter Leichterfahrzeuge zu beauftragen bezw sich selbst, an Bord des Schleppers, auf die Suche nach solchen Fahrzeugen zu begeben; wie es natürlich auch ihm oblag, sich mit den Führern solcher Fahrzeuge über die Bezahlung der Dienste zu verständigen, die von ihnen — nicht im Interesse der an dem ganzen Unfalle schuldlosen »Paula«, sondern im Interesse des verunglückten Kahnes und seiner in Gefahr befindlichen Ladung — verlangt wurden.

Schnelldampfer-Verbindung zwischen dem Kontinent und den Kanadischen Häfen.

Zu dieser Frage veröffentlichen die »Times« einen interessanten, offenbar von sachkundiger Seite geschriebenen Bericht, in welchem auf die grossen Gefahren aufmerksam gemacht wird, die ein solcher Dienst immer mit sich bringen wird. Man kann, so schreibt der Berichterstatter, drei verschiedene Wege unterscheiden:

1) Die Winterroute von Liverpool, wenn wir diesen Hafen als Ausgangshafen annehmen wollen, nach Halifax oder St. John, N. B., welche am Cape Race und Sable Island vorbeiführt und welche von Dezember bis April, also zu einer Zeit, wo der Golf von Saint Lawrence durch Eis unnavigierbar ist, eingehalten wird. 2) Die Frühlingsroute von Liverpool nach Quebec und Montreal, welche um Cape Race herumführt und in einer Ausdehnung von 300 Meilen sich längs der Südküste Neufundlands erstreckt, um durch die Cabotstrasse, welche Neufundland von Cape Breton trennt, in den Golf von St. Lawrence zu führen. Diese Route muss gewählt werden, wenn die Strasse von Belle Isle durch Eisberge blockiert ist, also von Mai bis Mitte Juli, zeitweise sogar August. 3) Die Sommerroute von Liverpool nach Quebec und Montreal, welche durch die Strasse von Belle Isle und an der Nordküste Neufundlands entlang führt. Dieser Weg kann von Mitte Juli bis Ende November eingehalten werden. Welchen Weg wir nun auch immer einschlagen mögen, stets wird er uns längs der berüchtigten Küste Neufundlands führen. Nehmen wir die Nordroute via Belle Isle, so haben die Schiffe durch eine Strasse zu passiren, welche nur 10 Meilen breit ist; halten wir aber die Südroute ein, so wird uns unser Weg stets an Cape Race vorbeiführen, dessen Gefährlichkeit jedem Schiffsführer hinreichend bekannt ist. Schon in einer Entfernung von 200 Meilen östlich von Neufundland beginnen für den Ozeandampfer die grossen Gefahren. In erster Linie sind es das Treibeis und die schwimmenden Eisberge. Im Winter und Frühling wird hier der ganze Ozean oft förmlich davon bedeckt. In zweiter Linie sind es die vielen Fischerfahrzeuge und treibenden Wracks. Auf den Grand Banks sind vom April bis November ungefähr 1000 Schiffe mit ca. 2000 Mann Besatzung mit dem Fischfange beschäftigt. In dritter Linie endlich ist es der dichte Nebel, von dem diese Küste beinahe beständig eingehüllt wird und die oft ganz unberechenbaren Strömungen, welche vereint mit dem Nebel die Ursachen des Unterganges schon von so manchem Schiffe waren. Gerade diese drei grossen Gefahren waren es, welche die am transatlantischen Schnelldampferverkehr beteiligten Reedereien vor fünf Jahren veranlassten, auf einer Konferenz bestimmte Routen festzulegen, durch welche allerdings an der Kürze des Weges eingebüsst, aber auch die Sicherheit der Ozeandampfer ausserordentlich erhöht wurde. Ganz anders liegt es mit den kanadischen Schnelldampfern, die diese Konventrouten niemals einhalten können, weil ja dadurch ihr Weg beinahe ebenso lang wie der der Newyorker Dampfer würde und somit die angestrebten Hauptvorteile wegfielen. Der kürzeste Weg, und den müssen diese Dampfer einhalten, um überhaupt eine Konkurrenzfähigkeit mit den Newyorker Böten zu haben, wird sie immer dicht an Cape Race vorbei und somit stets mitten in diese Gefahren hineinführen. Die Nord- oder Belle Isle-Route, die ja in Wirklichkeit der kürzeste Weg wäre, kann ja nicht vor dem 15. Juli eingeschlagen werden. Der Grund dafür ist, dass die ganze Gegend nördlich von Neufundland beinahe schon in arktischer Breite liegt und die mächtigen Eisfelder, welche hier die Labradorströmung südwärts führt, werden durch die in die Strasse hineinsetzende Strömung gewissermassen angesaugt, sodass sie sich allen Schiffen als eine unüberwindliche Eismauer entgegenstellen. Aber selbst nach dem 15. Juli bis

gegen Ende September, werden hier immer grosse Eisberge angetroffen, die gerade für schnell fahrende Dampfer eine ausserordentliche Kollisionsgefahr bilden. Abgesehen von der Eisgefahr ist, aber auch diese Gegend die Heimstätte undurchdringlicher Nebel und unberechenbarer Strömungen. Solche Feinde kann man weder durch Anzünden von Leuchtfeuern noch durch Errichtung von Nebelsignalstationen vollkommen unschädlich machen. Wenn aber, wie von den leitenden Persönlichkeiten in dieser Angelegenheit vorgeschlagen wird, Quebec als Endstation der Sommerroute gewählt werden soll, so muss man sich daran erinnern, dass dieser Hafen von Mai bis Mitte Juli nur durch die Cabotstrasse erreichbar ist. Dies würde dann aber weder eine Schnelldampferlinie sein noch jemals zu einer gemacht werden können, da dieser Weg auf jeden Fall um 180 Meilen, also eine halbe Tagereise länger ist als die kürzeste, die Belle-Isle-Route. Nun schlägt man ja weiter vor, Passagiere und Post in Sydney, auf Cap Breton, zu landen, aber es wird wohl nur wenige Passagiere geben, die sich gerne der 36stündigen Eisenbahnfahrt von hier nach Montreal unterziehen. Bei alledem haben wir jetzt noch gar nicht gesprochen von den häufig vorkommenden Grundberührungen im St. Lawrence Strome selbst, doch liessen sich diese ja, wenn auch nicht ganz vermeiden, so doch sehr reduzieren durch ein besser ausgebildetes Lotsenwesen. Welche von diesen Routen wir nun auch in Betracht ziehen, überall, sehen wir, sind die Gefahren der Schiffahrt unvergleichlich grösser als auf der Newyorker Route, und es würde geradezu ein absichtliches Heraufbeschwören von Schiffsunfällen sein, wenn wir in diese Route ebenfalls 22 oder 23 Knotenböte einstellen wollten. Heute schon sind die Versicherungsprämien für Schiffe, die kanadische Häfen anlaufen, beinahe zweimal so gross als für solche, die nur amerikanische Plätze besuchen; dieser Unterschied würde aber noch bedeutend grösser werden, wenn wir hier erst die Ozeanflyers hätten, denn die Versicherungs-Gesellschaften würden die ersten sein, denen die grössere Gefahr klar zum Bewusstsein käme.

Vermischtes.

Prüfungswesen.

Mit einer Schifferprüfung für grosse Fahrt, mit der eine Seesteuermanns-Prüfung verbunden wird, soll am Montag, den 15. Dezember d. J., vormittags 8½ Uhr, im Königlichen Navigationsschulgebäude in Altona begonnen werden. Anmeldungen dazu nimmt bis zum Beginn der Prüfung der Navigationsschuldirektor Herr Prahm in Altona entgegen.

Ein neuer Steuermannskursus beginnt am Montag, den 15. Dezember d. J., morgens 8½ Uhr, in der Navigationsschule in Altona. In diesen Kursus werden noch bis zum 15. Februar 1903 neue Schüler aufgenommen. In der Schifferklasse und Vorschule kann der Eintritt zu jeder Zeit erfolgen.

Neues Rettungsboot. Aus New-York wird berichtet: An Pier III des Norddeutschen Lloyd wurde dieser Tage die Leistungsfähigkeit eines neuen Rettungsbootes, welches von V. Engelhardt in Dänemark erbaut wurde, erprobt. Es bestand die Probe glänzend. Das Fahrzeug kann zusammengeklappt werden und ist dann bei einer Länge von 28' kaum 10" hoch. Der Raum zwischen den Rippen ist mit einem Stoffe, welcher noch weit geringeres spezifisches Gewicht besitzen soll, als Kork, ausgefüllt und wasserdichtes Segeltuch darüber gespannt. Das Boot wurde ins Wasser geworfen und mittels Handhabung eines Hebels vollständig geöffnet. Hierauf begaben sich 26 Stauarbeiter in das Boot und versuchten auf alle Weise, es zum Kentern zu bringen; es gelang ihnen nicht. Marine-Konstrukteur Cutting war als Vertreter der Regierung anwesend.

Der **Kapitän S.**, der während des grössten Teiles des Jahres sich auf seinem Schiff ausserhalb befindet, war von der Stadt D., in der er vorübergehend ambulante Wohnung nahm, zur Zahlung der **Gemeindesteuer** herangezogen worden. Der Kapitän erhob Einspruch gegen die Veranlagung beim Bezirksausschuss, indem er geltend machte, dass er in D. keinen festen Wohnsitz habe und niemals sich drei Monate lang ununterbrochen in der Stadt aufhalte; er sei demnach nicht gemeindesteuerpflichtig. Der Bezirksausschuss wies indess den Einspruch zurück; Kläger habe die Kommunalsteuer zu zahlen, da sein Schiff in D. in das Schiffsregister eingetragen sei, und er selbst bei seiner Anwesenheit in D. bei Verwandten wohne. Auf die Revision des Kapitäns hin hob das Oberverwaltungsgericht die Vorentscheidung auf. Wenn Kläger bei seiner Anwesenheit in D. bei Verwandten wohnt, so hat er dadurch noch nicht seinen Wohnsitz in der Stadt. Dazu wäre vielmehr nötig, dass er dort eine Wohnung unter Umständen inne hat, die auf die Absicht dauernder Beibehaltung einer solchen schliessen lassen. Das Schiff befindet sich nicht ständig in der Stadt: es sei zwar ein integrirender Bestandteil des Reichsgebiets, nicht aber ein solcher des Gemeindebezirks von D. Die Stadtverwaltung war daher nicht berechtigt, den Schiffsführer zur Gemeindesteuer heranzuziehen. (Allg. Sch. Ztg.)

Der Schiffahrtsbetrieb auf den grossen nordamerikanischen Seen ist für den Frachtverkehr aus den Montan- und Industrierevieren der Union und der Domonion of Canada nach den überseeischen Absatzgebieten von höchster Wichtigkeit. Um so ernstlichere Beachtung verdient die Tatsache, dass seit einigen Jahren ein beständiges Sinken des Wasserspiegels, besonders im Michigan-See beobachtet wird, und nach Mitteilungen der »Hamb. Nachr.«, ist der Zeitpunkt nicht mehr fern, wo man mit einer so weit verminderten Tiefe der Fahrstrasse zu rechnen haben wird, dass sich eine erhebliche Reduzierung in der Befrachtung der Seedampfer als nötig herausstellen wird. Die schon seit längerer Zeit vertretene, aber, da die Misstände bisher geringfügiger Natur waren, nicht genügend beachtete Angelegenheit hat nunmehr einen dringlichen Charakter angenommen und nötigt die an der Aufrechterhaltung des Verkehrs auf den Seen interessierten Reederei- und Handelskreise zu der Frage Stellung zu nehmen und die Inangriffnahme wirksamer Abhülfsmassregeln zu erwägen. Es ist von marinetechnischer Seite in Vorschlag gebracht worden, den Huron- und Erie-See an besonders seichten Stellen abzudämmen und so eine allen Anforderungen des Verkehrs genügende Fahrstrasse zu schaffen, da man hofft, auf diese Weise den Wasserspiegel dieser Seen um 2—3 Fuss heben zu können. Dasselbe Verfahren müsste bei dem Michigan-See zur Anwendung gelangen, wenn dem zunehmenden Wassermangel, der auf diesem ausserordentlich verkehrsreichen See einen starken Rückgang der Frachtschiffahrt herbeizuführen droht, rechtzeitig vorgebeugt werden soll. Wird aber schon die Durchführung der vorgeschlagenen Dammarbeiten im Huron- und Erie-See enorme Kosten verursachen, so dürften die für die Verwirklichung des Michigan-Projektes erforderlichen Summen auf diesem wesentlich grösseren und durch seine natürliche Gestalt zur Vornahme derartiger Anlagen weniger begünstigten See eine ganz gewaltige Höhe erreichen. Die Verkehrsbehörden der Ver. Staaten sowie die in den benachbarten Montan- und Industrierevieren ansässigen Verfrachter werden sich daher darüber schlüssig zu machen haben, ob die Aufwendung so bedeutender Mittel für die projektierten Dammbauten durch den Umfang des Frachtschiffahrts-Verkehrs gerechtfertigt erscheint oder ob man nicht unter Reduzierung des für den Seeverkehr bisher üblichen Deplazements die Frequenz des Wasserweges einschränken und für einen Teil des Transportes sich der Eisenbahnverbindung bedienen will. Jedenfalls drängt die Frage zur Entscheidung, da nach dem Urteil Sachverständiger

bereits innerhalb der nächsten zehn Jahre das Sinken des Wassers soweit vorgeschritten sein kann, dass eine empfindliche Störung des Schiffahrtsverkehrs auf den Seen und den benachbarten Binnenwasserstrassen befürchtet werden muss.

Germanischer Lloyd. Nach den Listen des Germanischen Lloyd sind in der Zeit vom 1.—31. Oktober 1902 und 1901 folgende Seeschäden gemeldet worden:

	Dampfer 1902	Segler 1902	Dampfer 1901	Segler 1901
Totalverluste . . .	24	48	14	59
Beschädigungen . .	414	249	368	242

Nach Flaggen geordnet gingen im Oktober 1902 folgende Schiffe verloren:

Flaggen	Dampfer	Segler	Flaggen	Dampfer	Segler
amerikanische	—	10	japanische	4	3
brasilianische	2	—	niederländische	—	1
britische	9	10	norwegische	4	8
deutsche	1	4	portugiesische	—	1
französische	—	2	russische	1	3
italienische	2	3	schwedische	1	3
			zusammen	24	48

Kleine Mitteilungen.

Das **Hafenamt** von **Southampton** hat beschlossen, die **Hafenabgaben** von 1 d auf 1½ d per t N.-R. zu erhöhen — wahrscheinlich schon vom 1. Januar 1903 — ab, weil die Ausgaben für Hafenerweiterungen und Dockbauten nicht durch die vorhandenen Mittel gedeckt zu werden vermögen.

* * *

Aus Chicago erfährt »Fairplay«, dass die **Schiffswerften** an den grossen Seen nicht im stande seien, ihren **Bedarf** an **Stahl**, als Baumaterial der im Bau begriffenen Schiffe, im Inlande zu decken. Wie es heisst, sollen aus Anlass dieses zur Kalamität ausartenden Materialmangels schon mehrere Bauaufträge zurückgewiesen seien. Da nicht weniger als 34 Dampfer bis zum August nächsten Jahres laut kontraktlicher Vereinbarung von den Werften fertig zu stellen sind, müssen in nächster Zeit grosse Mengen Stahl aus Europa nach den Ver. Staaten eingeführt werden.

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein Hamburg.

Sitzung vom 24. November. Nach Erledigung der Eingänge wurden die Herren Böger, Dr. Ehlers und Matthiessen zu Mitgliedern einer Kommission ernannt, welche das Statut des Deutschen Nautischen Vereins auf seine Revisionsbedürftigkeit hin untersuchen soll. Zum »Gesetz betr. die Untersuchung von Seeunfällen« teilt der Delegierte des Vereins den wesentlichsten Inhalt der Beschlüsse mit, die im Mai von der Kieler Kommission (Seite 257 D. R.) gefasst worden sind. Seine Ausführungen gipfeln in folgendem Schlussresumé:

Der Charakter des Gesetzes bleibt unverändert. Das Gesetz soll nur im öffentlichen Schiffahrtsinteresse wirken.

Beschlüsse:

Zur Entlastung des Seeamtes: 1) Die anberaumte Verhandlung kann wieder aufgehoben werden, wenn sich aus den Ermittelungen ergibt, dass an der Fortführung des Verfahrens ein öffentliches Interesse nicht vorhanden ist. 2) Die Zeugenvernehmungen sollen mehr als es bisher geschehen ist, im Vorverfahren stattfinden.

Zur Erweiterung der Tätigkeit des Seeamtes: 1) Ausser den Beteiligten soll auch anderen Personen und Behörden Gelegenheit zur Rechtfertigung gegeben werden, wenn gegen sie ein Verschulden im Spruch festgestellt ist.

Zur Entlastung des Reichskommissars, dass auch ohne seinen Antrag eine Entziehung der Befugnis zur Ausübung des Gewerbes zulässig ist.

Im Interesse der Kapitäne und Schiffsoffiziere: 1) Ihnen soll das Rechtsmittel der Beschwerde an das Oberseeamt auch dann zustehen, wenn im Spruch des Seeamts ein Verschulden festgestellt ist; 2) Es ist Vorsorge zu treffen, dass die Zeugenaussagen vorgelesen und von den Zeugen genehmigt werden; 3) Sie sowie ihre Beistände sind zur Einsicht der dem Seeamt und Oberseeamt vorliegenden Akten befugt; 4) Eine Patententziehung darf nur erfolgen, wenn den Beteiligten durch rechtzeitige Ladung Gelegenheit zur Rechtfertigung gegeben wird; 5) Ablehnungsanträge gegen den Vorsitzenden und die Beisitzer sind gestattet; 6) Die Aufsichtsbehörde soll Vorsorge treffen, dass Vertreter des Schiffsoffizierstandes in die Beisitzerliste aufgenommen werden; 7) den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, dass er zu Reichskommissaren bei den Seeämtern nur Personen bestellen wolle, die durch Beruf und Erfahrung für dieses Amt die erforderliche Qualifikation besitzen und dass bei Besetzung dieser Stellen auch tüchtige Seeschiffer der Handelsmarine berücksichtigt werden.

Im Anschluss an die Berichterstattung tritt der Verein in eine Besprechung der Beschlüsse ein. § 1 gibt insofern zu einer längeren Debatte Anlass, als die Ansichten über den Begriff »Kauffahrteischiff«, über den Unterschied zwischen »See- und Flussschiff« sowie über die Grenzen der Verpflichtung des Seeamtes zur Untersuchung bestimmter Seeunfälle stark divergieren. Im Hinblick auf die Bedeutung der Frage wird ihre Beschlussfassung bis zu einer der nächsten Sitzungen ausgesetzt. Zurückgezogen wurde der vom Verein im vorigen Jahre gefasste Beschluss zu § 3, wonach das Seeamt zur Untersuchung eines Seeunfalles verpflichtet sein sollte, wenn ein Kapitän oder Schiffsoffizier eine Untersuchung schriftlich beim zuständigen Seeamt beantragen. Ebenfalls wurde ein zu § 4 angenommener Antrag zurückgezogen, demzufolge die Worte »Schiffer, Steuermann, Maschinist« in »Kapitän und Schiffsoffizier« ausgewechselt werden sollten. Auch der im vorigen Jahre zu § 7 beantragte Zusatz — »handelt es sich um die Beurteilung der Handlungsweise eines Schiffsoffiziers oder Lotsen, dann ist ausserdem mindestens ein Angehöriger ihres Standes als Beisitzer hinzuzuziehen — wird wieder aufgehoben. — Nächste Sitzung am 1. Dezember.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 26. November. Die Schallsignalfrage beschäftigte den Verein während der ganzen Sitzung. Nach einer überaus lebhaften Debatte kamen, nachdem von vornherein die Erklärung abgegeben war, dass die Einführung neuer Schallsignale für Dampfer im Nebel zur baldmöglichsten Verständigung über die gegenwärtige Lage notwendig sei, folgende Anträge zur Abstimmung:

1) Die Einführung von vier obligatorischen Kurssignalen, für je einen Quadranten ein Signal, für alle Schiffe;

2) Der Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg hält die Einführung eines Steuersignals (fakultativen) für im Nebel vorsichtig manövrierende Dampfer sehr zweckmässig und sogar nötig, und schlägt vor, die im Art. 28 vorgesehenen Steuersignale: ein resp. zwei kurze Töne hierzu, als die geeignetsten durch Verordnung auf internationalem Wege vorzuschreiben.« (Antrag Krech.)

3) Die Einführung eines obligatorischen Seitenschallsignals für Dampfer, nämlich — ∽ »ich höre Dich an Backbord« im roten Sektor meines roten Lichtes. (Antrag Schubart.)

4) Der Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg hält die Einführung zweier fakultativer Seitenschallsignale für

Dampfer im Nebel zur baldmöglichsten Verständigung über ihre Lage für notwendig«. (Antrag Leithäuser).

Nachdem die Herren Kapt. Krech, Leithäuser und Schubart eingehend ihre Anträge begründet und befürwortet hatten, nahm der Verein, unter Ablehnung der Vorschläge 1, 2 und 3 den Antrag Leithäuser an. — Nächste Sitzung am 3. Dezember.

New-Yorker Frachtenbericht.

(Bericht der Herren Funch, Edye & Co., New-York.)
(Mitgeteilt durch Herrn Wm. Volckens, Hamburg.)

New-York, 14. November 1902.

Die laufende Woche hat keine neuen Entwickelungen in bezug auf die Frachtlage gebracht, welche uns ermutigen können, einer unmittelbaren Besserung entgegenzusehen. In allen Richtungen ist dieselbe Untätigkeit vorherrschend und obgleich die nachfolgende Liste der Abschlüsse eine Zunahme in dem Umfange des geschlossenen Geschäftes zeigt, so dienen diese Abschlüsse hauptsächlich zur Deckung der kürzlich geschlossenen Kontrakte. Neues Geschäft ist jedoch noch schwer durchzuführen infolge der mangelnden Nachfrage von Europa. Die gemeldeten Baumwoll-Abschlüsse zeigen keine wesentliche Änderung, und die Ablader bezeugen keine Bereitwilligkeit, weitere Tonnage aufzunehmen, ausgenommen zu den jetzigen niedrigen Raten. Die timber-Befrachter vom Golf sind noch behindert durch geringe Vorräte und ziehen ebenfalls vor, zu warten, bis neue Verkäufe abgeschlossen sind, ehe sie Befrachtungen von irgend welchem Umfange abschliessen. Das Segelschiffs-Geschäft fährt fort, ohne Bedeutung zu sein, die Raten sind jedoch im Allgemeinen behauptet. Kistenöl-Ablader nach dem fernen Osten zeigen Neigung, Ordres auf Basis der letzten Abschlüsse zu erwarten, doch ist das Angebot von Räumten für spätere Sicht beschränkt. Str. »Meridian« (Br.), 21000 grs. Golf nach picked port U. K. or Continent, 2/—, Dezember, Str. »Thistledhu« (Br.). 28000 grs. New-Orleans oder Galveston nach Hull Antwerpen oder Rotterdam with the option of part general cargo ca. 2/1½, Januar 10/31. Str. »Castlemoor« (Br.), 20900 grs. Atlantic range nach Reval, 2/9. Dez. Str. »Ormidale« (Br.), 2305 t, Savannah nach Liverpool, Havre oder Bremen, Baumwolle 21/6, November/Dezember. Str. »Bangor« (Br.), 2202 t, Savannah nach U. K., Baumwolle 20/—, Dezember. Str. »Dorisbrook« (Br.), 1814 t, Mobile nach Rotterdam und Hamburg, timber, 81/3, November. Str. »Queen Eleanor« (Br.), 135000 cases refined petroleum, Philadelphia nach zwei Häfen Japans, 19/—, Dezember/Januar. Ship »Civier de Clisson« (Fr.), 75000 cases refined petroleum, New-York nach Japan, 16 bis 17 cents, Januar/Februar. Ship »Marechal Suchet« (Br.), or substitute, 70000 cases refined petroleum, New-York nach Sydney und/oder Melbourne 15 bis 16 cents, ein oder zwei Häfen, Januar/Februar. Bark »Olivebank« (Br.), 110000 cases refined petroleum, New-York nach Shanghai, 18 cents, 15. März/15. Mai. Bark »Giannina« (Ital.), 4000 bbls. refined petroleum and Naphta, Philadelphia nach Cette, 2/—. Str. »Wastwater« (Br.), 1845 t, one round West-India trip, 3/—. Str. »Horda« (Nor.), 1884 t, sechs Monate West-Indien Zeitcharter, mit der Option von sechs weiteren Monaten, zu zu £ 650, November. Str. »Venetia« (Br.) 2333 t, New-York nach Südafrika ca. 22/6, November/Dezember. Str. »Baltazan« (Br.), 2096 t New-York nach Havre und Dunkirk, general cargo, 10/6, November. Str. »Llanthony Abbey« (Br.), 1526 t, Golf nach U. K. oder Continent, general cargo, 9/—, Dezember.

Unter Nr. 133818 wurde dem Kapitän Herrn J. M. Dönvig in Christiania eine **kugelförmige Rettungsboje***) für Deutschland patentiert. Zur Rettung einer grösseren Anzahl Schiffbrüchiger werden auf grösseren Schiffen bekanntlich hauptsächlich Boote mitgeführt. Da diese aber viel Raum beanspruchen und im Interesse einer möglichst raschen Benutzung auf Deck angeordnet werden müssen, so können sie auf grösseren Passagierschiffen nur in unzulänglicher Anzahl mitgeführt werden. Im Augenblick der Gefahr ist daher erfahrungsgemäss ein grosser Teil der an Bord befindlichen Personen auf die gewöhnlichen Korkbojen, Rettungsringe, Bälle und Gürtel, Korkjacken und ähnliche nur zur Rettung einzelner oder weniger Personen geeignete Schwimmkörper angewiesen, die die Schiffbrüchigen nicht gegen die unmittelbare Berührung mit dem Wasser schützen und die Mitführung von Proviant nur in ganz ungenügenden Mengen ermöglichen. Gegenstand vorliegender Erfindung ist nun eine kugelförmige Rettungsboje, welche sich von bekannten derartigen Rettungsvorrichtungen dadurch unterscheidet, dass sie zwecks besserer Aufstellbarkeit an Deck als Ersatz der üblichen Rettungsboote einen flachen Boden besitzt und zum Schutz gegen Kentern und Kollisionen sowie behufs Erleichterung des Ein- und Aussteigens in bei Rettungsbooten im Wesentlichen bekannter Art mit einem Schwimmgürtel umgeben ist. Ein moderner Passagierdampfer, welcher in der Lage ist, 20 Rettungsboote der üblichen Grösse mit sich zu führen, von denen jedes ca. 20 Personen fasst, kann statt dieser Rettungsboote bequem 50 solcher Bojen, von denen jede 2,5 m im Durchmesser misst, mit sich führen, welche zusammen ca. 1000 Personen aufzunehmen vermögen, also die doppelte Anzahl, wie mittels Rettungsbooten im günstigsten Falle gerettet werden können. Die Boje ist aussen mit einem Gürtel versehen, welcher aus Kork oder einem anderen schwimmfähigen Material gefertigt, ein Kentern der Boje nach Möglichkeit hindert, da er sich bei voller Belastung der Boje ungefähr in Höhe der Wasserlinie befindet. Ausserdem erleichtert dieser Schwimmgürtel das Ein- und Aussteigen durch Luken und ermöglicht auch bei ruhigem Wetter den Aufenthalt ausserhalb der Boje. Oben ist die Boje mit einem Luftschacht und dieser wieder mit einer Lüftungseinrichtung versehen. Zum Schutz der oberen Teile sind aussen an der Boje Holzstücke angebracht, welche an den Seiten mit Griffen ausgestattet werden, an denen sich Personen festhalten können. Mit dickem Glas verschlossene Öffnungen gewähren dem Tageslicht Zutritt. Die Boje enthält alle diejenigen Einrichtungen, welche erforderlich sind, um ihren Insassen einen längeren Aufenthalt in ihr möglich zu machen.

*) Umschau auf dem Gebiete der Erfindungen. Mitgeteilt durch das Internationale Patentbureau von Heimann & Co. in Oppeln

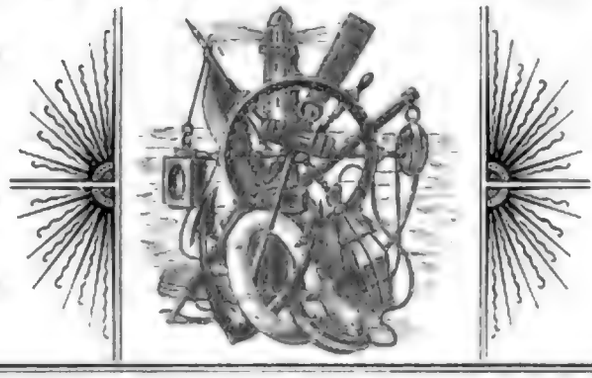
Photographische Cameras. Das Sprichwort: »Jeder Krämer lobt seine Ware« wird wohl Allen bekannt sein und Alle werden auch wissen, dass dieses Lob zuweilen nicht am Platze ist. Wenn wie oft üblich, vom Käufer ein Anerkennungsschreiben verlangt und gegeben wird, so ist darauf immer noch nicht allzuviel Gewicht zu legen; wird aber eine Anerkennung unaufgefordert gegeben, wie aus dem unserem heutigen Blatte beiliegenden Prospekt des Camera-Grossvertrieb »Union«, Hugo Stöckig & Co., Dresden, ersichtlich ist, so muss doch der Käufer in allen Teilen ausserordentlich zufriedengestellt sein. Nur ernsten Zwecken dienende und deshalb in jeder Beziehung vollwertige Cameras zu liefern ist der Grundsatz der Firma und diesem verdankt das Unternehmen in erster Linie seine erfreuliche Entwicklung, denn die Kunden, gut bedient, empfehlen die Firma in Bekanntenkreisen gern weiter. Das Hauptgewicht legt der Vertrieb »Union« auf die optische Ausrüstung, wenn diese minderwertig ist, hat der Apparat, mag er noch so schön ausschauen, keinen Wert. Gute, handgeschliffene Objektive sind natürlich in Anbetracht der unendlichen Sorgfalt, mit der sie hergestellt werden, höher im Preis als Dutzendware. Die Firma übernimmt für jeden Apparat, der durch sie zum Versand gelangt, volle Garantie, denn eine tadellose Lieferung liegt schon deshalb in ihrem ureigensten Interesse, da sie mit den Bestellern infolge der günstigsten Zahlungsbedingungen in längerer Verbindung bleibt.

Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer
zu Hamburg.
(Geschäftsführender Verein, Steinhöft 1.)

Seeschiffer-Verein „Weser"
in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin"
in Stettin.



Schiffer-Gesellschaft
in Lübeck.

Verein
Flensburger Seeschiffer
in Flensburg.

Seeschiffer-Verein
in Danzig.

Im Besitze Ihrer geehrten Rückäusserung vom 4. d. M., das von uns angeregte **Feuerschiff auf Langeoog** betreffend, erlauben wir uns zum Zwecke dessen näherer Begründung und um die dafür nötigen Auseinandersetzungen nicht zu langatmig zu gestalten, zunächst auf zwei »Hansa«-Artikel zu verweisen und zwar: »Helgoland als Ansegelungsobjekt« in No. 21 und »Helgoland als Lotsenstation« in No. 29. In diesen Artikeln sind einige unserer Erfahrungen niedergelegt. —

Der Weg von Borkum nach der Elbe resp. Weser ist für Schiffsführer bei den in Betracht zu ziehenden Witterungsverhältnissen sehr lang, selbst für solche, die mit den Kniffen unserer heimischen Gewässer einigermassen vertraut sind. An der geschmähten holländischen Küste liegen die Feuerschiffe nicht so weit auseinander. Für fremde Schiffsführer liegt die Sache noch ungünstiger.

Läge bei Langeoog ein Feuerschiff, so würde diese Strecke in zwei Teile geteilt. Elbe- und Weser-Feuerschiff liegen, ihrer Bestimmung gemäss, vor den Mündungen der genannten Ströme und besonders die Schiffsführer fremder Schiffe scheuen sich, dieselben anzusteuern, sie kommen auf sehr auseinandergehenden Kursen auf.

Sehen wir zurück auf die verflossenen Jahre, so sagen uns diese, dass fast sämtliche Strandungen, die in der Helgoländer Bucht vorgekommen sind, sich auf Helgoland oder auf den Sänden zwischen Elbe und Eider ereigneten: die Schiffe fahren in der Regel zu nördlich oder sie werden dahin versetzt.

Im Seeamt, im Schiffer- und im Nautischen Verein ist dieses auch schon zum Ausdruck gelangt, aber dann in der Regel in Verbindung mit unserem Lotswesen: bei Helgoland müsste ein Schoner stationiert werden. Aber wie?

Die Forderung, die in zwei Rundschreiben des Deutschen Nautischen Vereins gestellt wird, in Bezug auf den bei Helgoland zu stationierenden Schoner und die sich auf den seeamtlichen Spruch im Strandungsfall »Bandaneira« stützt, zeigt uns, dass die einschlägigen Verhältnisse nicht richtig erkannt werden. Diese Forderung zu erfüllen, ist uns nicht möglich.

Uns lässt die Unzufriedenheit, die uns besonders von Hamburg aus aus verschiedenen Anlässen entgegengebracht wurde, nicht kühl: wir möchten, dass die betreffenden Kreise mit uns zufrieden wären. Wir wissen, dass wir der Schiffahrt wegen da sind und nicht umgekehrt.

Könnte Helgoland eine Lotsenstation für uns abgeben wie etwa Dungeness für die Lotsenschoner der cinque ports, so wäre niemand zufriedener als wir.

Unseren Erfahrungen nach ist Helgoland aber weder als Lotsenstation noch als Ansegelungsobjekt zu gebrauchen.

Läge ein Feuerschiff bei Langeoog, so würde dieses in die betreffenden Seekarten eingetragen werden und ebensogut wie Schiffe das Borkum-Feuerschiff ansteuern, würden sie auch dieses ansteuern, weil es beträchtlich unterhalb Helgoland auf vollkommen freiem Wasser läge.

Schiffe, die bei dickem Wetter von Nordengland, Schottland etc. kommen und mit den Verhältnissen vertraut sind, steuern Helgoland nicht an, sondern loten sich an die Süd, diese also haben überhaupt kein Ansegelungsobjekt. Vor einigen Jahren ist in diesem Bemühen der zwischen Hartlepool und Hamburg fahrende Wochendampfer »German Empire« auf Spikeroog geblieben.

Läge ein Feuerschiff bei Langeoog, so würden wir dort zu finden sein mit unseren Schonern, was für fremde Schiffsführer ein Grund mehr wäre, dieses Feuerschiff und nicht Helgoland anzusteuern.

Nach Borkum können wir mit unseren Segelfahrzeugen leider nicht immer hinkommen; Langeoog aber könnten wir mit unseren Schonern besetzt halten. Durch ein Feuerschiff bei Langeoog würde einkommenden Schiffen und Lotsfahrzeugen der Elbe, Weser und Jade ein einwandfreier Punkt in der Nordsee gegeben, wo sie sich treffen können: und das ist es was uns fehlt.

Über die Position des Feuerschiffs hat ein Schnelldampferführer den Meridian von Mitte Langeoog und O ½ S-Kurs vorgeschlagen. Über die geogr. Länge wird sich nichts einwenden lassen; über die geogr. Breite hingegen könnten Meinungsverschiedenheiten auftreten. Für fremde, insbesondere für Segelschiffe läge es vielleicht günstiger, wenn es ca. W z N vom Elbfeuerschiff No. 1 läge.

Die Entscheidung dieser Frage möchten wir übrigens in erster Linie den Schiffsführern selbst überlassen: wo es später einmal liegen sollte, werden wir auch mit unseren Schonern zu finden sein.

Der Verein Cuxhavener Staatslotsen.
I. V.: V. Koller, Deputierter.

Anmerkung. Dieses an den Verband gerichtete Schreiben ist hier abgedruckt worden, weil sich der Verbandstag mit dem der Besprechung unterstehenden Gegenstand zu beschäftigen haben wird.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.

Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen u. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1902. No. 49. Hamburg, den 6. Dezember. XXXIX. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Die Kanäle in Russland. — Deutscher Nautischer Verein. Viertes Rundschreiben. — Der Mittelmeer-Atlantic-Kanal. — IV. Hauptversammlung der Schiffbautechnischen Gesellschaft. — Ober-Seeamtsverhandlungen. — Schiffbau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — New-Yorker Frachtenbericht. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Auf dem Ausguck.

Mit den **Dienstpflichten** eines **Zweiten Steuermanns** auf **englischen** Frachtdampfern, solange sie auf See sind, beschäftigen sich englische Fachkreise. Aus ihrem Meinungsaustausch geht zunächst hervor, — was den meisten Lesern wahrscheinlich aber bekannt sein wird — dass ein Schiffsoffizier in der erwähnten Stellung, anstatt zum Wachegehen auf der Kommandobrücke, zu Dienstverrichtungen herangezogen wird, die, eigentlich für Matrosen bestimmt, sich im Laderaum, an Deck beim Farbewaschen und -Malen etc. abspielen. Ferner, und das ist von besonderer Bedeutung, erfahren wir, dass die zweiten Steuerleute auf englischen Tramps schon bei der Anmusterung über den Pflichtenkreis unterrichtet werden, innerhalb dessen sie sich an Bord zu bewegen haben. Geht aus dieser Feststellung auch hervor, dass über die Dienstpflichten englischer Schiffsoffiziere in der Stellung eines zweiten Steuermanns auf Dampfern in wilder Fahrt verwandte Anschauungen herrschen, wie im Allgemeinen bei uns, ein Hinweis auf englische Verhältnisse als vorbildlich mithin unrichtig wäre, so erfährt damit der Gebrauch, den wachhabenden Steuermann zu Schiffsdiensten im Laderaum oder an anderen von der Kommandobrücke weit entfernten Stellen heranzuziehen, durchaus keine mildere Beurteilung. Eng im Zusammenhang mit dieser Frage steht das **Übergeben der Wache** der Schiffsoffiziere. Ein ordnungsmässiges Übergeben der Wache ist im Interesse der Sicherheit von Schiff und Menschenleben notwendig. Dieser Standpunkt wird nicht nur von uns, sondern auch von den weitaus meisten deutschen Reedereien geteilt, während unsere Anregung, das Übergeben der Wache durch eine Anweisung in den Unfallverhütungs-Vorschriften der See-Berufsgenossenschaft zu regeln, weder bei der Genossenschaft noch bei verschiedenen Reedern, auf deren Urteil wir grossen Wert legen, auf fruchtbaren Boden gefallen ist. Die Gegner unserer Idee, die, wie gesagt, absolut für ein ordnungsmässiges Ablösen der wachhabenden Offiziere eintreten, halten eine Vorschrift zur Regelung dieser Angelegenheit insofern für schädlich, als solche Massnahmen nicht nur einen Eingriff in den internen Schiffsbetrieb darstellen, sondern auch ein gefährliches Präjudiz schaffen. Da hier, bei unserer ersten Besprechung dieser Angelegenheit, das genannte Argument auch erwähnt und seine Tragweite in entsprechende Berücksichtigung gezogen wurde, können wir uns diesmal weiterer Erörte-

rungen umsomehr enthalten, als unsere Ausführungen nicht ohne Widerhall verklungen zu sein scheinen. Nach einem Bericht über die letzte Versammlung des Kieler Nautischen Vereins*) wird die Tagesordnung des nächsten Vereinstages auch das Thema »Übergabe der Wache« enthalten. Auf Antrag des Vorsitzenden, Herrn Geh. Rat Sartori, nahm der Kieler Verein folgende Resolution an: »Der wachhabende Offizier darf seinen Posten auf der Brücke ohne Ablösung nicht verlassen. Der ablösende Offizier hat sich von seinem Vorgänger die für die Navigierung des Schiffes wichtigen Tatsachen mitteilen zu lassen«. Diese Stellungnahme verdient umso grössere Bedeutung, als sie von einem Reeder kleinerer deutscher Frachtdampfer veranlasst wurde, mithin die Annahme nicht ganz unberechtigt ist, dass dieses gegebene Beispiel andere Reeder in gleicher Lage zur Nachahmung veranlassen dürfte. Dass in grossen deutschen Reedereien schon immer nach dem Vorschlag des Kieler Nautischen Vereins verfahren wird, ist den Lesern bekannt.

* * *

In der englischen Fachpresse nimmt die Diskussion über die mit der Schiffsvermessung verbundenen **neuen Gebühren im Suez-Kanal** ihren Fortgang; unbekümmert um die bisherigen negativen Erfolge. Mit Genugtuung wird das Vorgehen der deutschen Regierung besprochen, die, wie es in einem Blatte heisst, bei den deutschen Grossreedereien Umfrage über ihr Urteil zu der neuen Kanalverordnung gehalten hat. Die englischen Reeder versprechen ihren deutschen Kollegen treu zur Seite zu stehen, falls diese aus ihrer bisher beobachteten Reserve herauszutreten wünschen. Während im ersten Stadium der nunmehr bald sechsmonatigen Beschwerdeführung behauptet wurde, der Kanalerlass treffe insbesondere die Shelterdeckdampfer, erklären die englischen Reederorgane seit einiger Zeit, dass hauptsächlich die Frachtdampfer unter der neuen Bestimmung leiden, weil nun auch die unter der Kommandobrücke befindlichen Räume zum abgabepflichtigen Tonnengehalt gerechnet würden, falls sie jemals zu Ladungszwecken Verwendung finden. Für diese Sachlage werden ausschliesslich die englischen Direktoren der Suez-Kanal-Company verantwortlich gemacht, weil sie angeblich in keiner Weise die berechtigten Einwände englischer Reeder berücksichtigen. Von einem Appell an die Direktionsmitglieder in Paris erwarten die englischen Reeder den bisher nicht eingetroffenen Erfolg ihrer Beschwerden. Soweit uns bekannt ist, hat in Deutschland offiziell bisher nur die Kieler Handelskammer zu der Frage Stellung genommen. Und zwar auf Grund einer Eingabe, die von der Deutschen Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Hansa« dem Reichskanzler im Mai ds. Js. eingereicht worden ist. Sie ebenso wie die Bremer Reederei vertreten den auch von uns stets ausgesprochenen Standpunkt, dass eine zufriedenstellende Regelung der Kanalgebührenfrage im Suez-Kanal nur durch eine internationale Sachverständigen-Kommission zu Stande gebracht zu werden vermag.

* * *

Hamburgischen Reeder- und Kaufmannskreisen bot sich am 1. Dezember Gelegenheit, einen Mann zu ehren, der als Sekretär der Hamburger Handelskammer auf eine 25jährige verdienstvolle Tätigkeit zurückblicken durfte. Herr **Dr. C. Gütschow**, der **Jubilar**, gehört aber auch zu denjenigen Personen, die dank ihrer hervorragenden Fähigkeiten in deutschen nautischen Kreisen einen hochgeachteten Namen führen. Kaum eine nautische Frage von irgend welcher Bedeutung ist in den letzten zehn Jahren ohne Mitwirkung des verdienstvollen Mannes beantwortet worden. Auf die Stellungnahme zu einem Gegenstand übt sein Urteil insofern einen bedeutenden Einfluss aus, als es sich ebenso durch Sachkenntnis und Sachlichkeit auszeichnet, wie durch Bestimmtheit, die, weil sie aus Überzeugung hervorgeht, auch überzeugend zu wirken vermag. Aus diesem Grunde gilt Herr Dr. Gütschow solchen Personen als Führer, denen die Fähigkeit noch nicht abhanden gekommen ist, ihre Überzeugung auch gegenüber Andersdenkenden auszusprechen und sachlich zu begründen. — Den zahlreichen Glückwünschen, die Herrn Dr. Gütschow am 1. Dezember ausgesprochen worden sind, schliessen wir uns aufrichtig in der Hoffnung an, dass dem Dienste in der deutschen Seeschiffahrt noch lange, recht lange die bewährte Kraft des Jubilars erhalten bleiben möge.

* * *

»Ein Dampfer, der keine Getreideschotten an Bord hat, fährt unter den gewöhnlichen **Zeitcharterbedingungen**. Ist seine Reederei zum Anschaffen von **Getreideschotten** verpflichtet, wenn die Charterer ihn mit Getreide beladen wollen?« Diese Frage, welche ein Leser des »Fairplay« an diesen richtet, wird von dem Blatt in folgender Weise beantwortet: Geht aus der Charter in keiner Beziehung der Charakter der zu unternehmenden Fahrten und Reisen hervor, dann dürfte ein Mitführen von Getreideschotten nicht notwendig sein. Ergibt sich aber aus den Zeitcharterbedingungen, dass Getreide verladen werden könnte, dann ist der Reeder verpflichtet, das Schiff mit Getreideschotten zu ver-

*) Siehe auch das an anderer Stelle veröffentlichte Nautische Rundschreiben.

sehen. So beispielsweise in dem Falle, wenn ein Schiff für eine Reise von New-York nach Europa verchartert würde, dann müsste der Reeder auf Verlangen für Getreideschotten Sorge tragen, weil die in Aussicht genommene Fahrt eine von denen ist, auf der gewöhnlich Getreide gefahren wird.

* * *

Nach einer Mitteilung der »Shipping Gazette«, hat die **Beteiligung** der einzelnen **Flaggen** am **Seeverkehr** mit **China** innerhalb der letzten fünf Jahre, über die statistisches Auskunftsmaterial vorliegt, folgende Veränderungen erfahren:

	1896	1901	Abnahme und Zunahme
Britische	65 pCt.	54 pCt.	11 pCt.
Chinesische	22 »	13 »	9 »
Japanische	2 »	11 »	9 »
Deutsche	6 »	16 »	10 »
Französische ...	1 »	1 »	1 »

Die englische Zeitung sieht sich mit dem Ausdruck des Bedauerns zu der Mutmassung veranlasst, dass der Anteil der deutschen Flagge, weil er in der Hauptsache auf die Tätigkeit regulärer Linien zurückzuführen ist, wahrscheinlich in Zukunft eher wachsen als fallen werde. Auch der japanischen Flagge wird eine gute Zukunft prophezeit, wegen der Verwandtschaft des japanischen mit dem chinesischen Volke und der aus dieser Tatsache für die japanischen Reedereien sich ergebenden Vorteile in bezug auf den Personenverkehr. Hat der Anteil der britischen Flagge am Gesamtverkehr innerhalb der zu grunde gelegten Fünfjahrsperiode auch prozentual abgenommen, so ist der Raumgehalt doch in derselben Zeit gewachsen; um 54 000 im Verkehr zwischen China und fremden Ländern, aber nur um 0,85 pCt. im Küstenverkehr. Der Handelsattaché an der britischen Gesandschaft in Peking, auf den die obigen Feststellungen zurückzuführen sind, ermahnt seine Landsleute zur Entfaltuug grösserer Energie und Unternehmungslust, wollen sie nicht, dass die englische Flagge immer mehr an Einfluss in ihrer einstigen grossen Interessensphäre einbüssen soll. Zum Schluss kritisiert der Attaché die Geschäftsführung der P. & O.-Company, (die bekanntlich seit einiger Zeit östlich von Colombo ihre Fahrten eingestellt hat) weil sie »so systematically neglectet to avail itself of its opportunities«. Einen »outsider« nennt die »Shipping Gazette« den Attaché wegen dieser Äusserung.

Die Kanäle in Russland.

Von M. Lewski.

Je mehr das grosse russische Reich der wirtschaftlichen Kultur erschlossen wird, desto mehr tritt die Bedeutung der Naturreichtümer für das Land hervor und desto mehr freilich tritt die Notwendig zu Tage, diese Naturreichtümer durch Kunst und Technik auszubeuten oder sie sonst den unersetzlichen Bedürfnissen dienstbar zu machen. Zu diesen natürlichen Reichtümern des Landes gehören die schiffbaren Flüsse, die zusammen mit den bereits bestehenden sowie den projektierten Kanälen Verkehrsstrassen bilden, welche für den Warenaustausch sowie für die Ausnützung der Naturschätze von ungeheurer Bedeutung sind und noch sein könnten. Im europäischen Russland zählt man 862 Flüsse, 39 Seen und 38 Kanäle, auf welchen sich die Schiffahrt oder der Warentransport vollzieht. Die Gesamtlänge der schiffbaren Flüsse beträgt 77 704 Werst (á 1,0667 km), wovon auf 24 524 Werst nur der Holztransport auf Flössen vor sich geht, 14 842 Werst nur längs des Stromes für Fahrzeuge schiffbar sind, auf 38 338 Werst die Schiffahrt hin und zurück schiffbar ist; von dieser Zahl schwimmen auf 24 896 Werst Dampfer und auf 22 217 Werst nur Personendampfer. An künstlichen Wasserstrassen werden 1838 Werst gezählt. Im asiatischen Russland sind 188 Flüsse vorhanden mit einer Gesamtlänge von 110 338 Werst, 4 Seen von 1060 Werst und ein Kanal von 7 Werst Länge, insgesamt also von 111 405 Werst Länge. Von dieser Zahl sind 35 639 Werst nur für Flösse, 2172 Werst für Fahrzeuge, 45 005 Werst nach beiden Richtungen hin schiffbar, der Dampferverkehr geht auf 32 501 Werst, der Personendampferverkehr auf 20 502 Werst vor sich.

Aus diesen allgemeinen statistischen Daten ist die grosse Bedeutung der Wasserstrassen in Russland ersichtlich. Diese natürlichen Verkehrsstrassen verbinden im europäischen Russland die entlegensten Gebiete, den Norden mit dem Süden, den Osten mit dem Westen. Im asiatischen Russland sind die Flüsse weniger günstig gelegen, indem die meisten von ihnen Sibirien von Süden nach Norden durchkreuzen und im Eismeer münden. Die rationelle Ausnutzung der Flüsse als Verkehrsmittel durch die Errichtung von Kanälen ist darum nur noch für das europäische Russland möglich, während sie für das asiatische Russland nur wenig in Betracht kommt. Die Wolga, der Dnjepr, der Don, die Newa, die Petschora münden in das Kaspische, Schwarze, Asowsche, Baltische und das Eismeer, sodass hier die Möglichkeit gegeben ist, durch künstlichen Kanalbau die Flüsse und somit auch die Meere mit einander zu verbinden.

Die Bedeutung dieser künstlichen Wasserverbindungen durch ausgedehnte Kanalsysteme ist denn auch längst eingesehen worden, und seit Peter dem Grossen begann man in Russland Kanäle zu bauen. Jetzt bestehen im europäischen Russland zwei Hauptsysteme, ein östliches und ein westliches. Das östliche verbindet die Ostsee mit dem Kaspischen und dem Weissen Meer, das westliche verbindet die Ostsee mit dem Schwarzen Meer. Die Verbindung der Ostsee mit dem Kaspischen Meer wird durch drei Kanalsysteme hergestellt, durch das Marien-, das Tichwinsche und das Wyschnewolozsche Kanalsystem, welche von der Wolga ausgehen. Das Marienkanalsystem verbindet die Wolga mit der Newa, also das Kaspische Meer mit dem Baltischen. Es setzt sich zusammen aus dem Fluss Scheksna (434 km), dem Bjelooserischen Kanal (68,3 km), dem Fluss Kowscha (71,5), dem Marienkanal, welcher die Flüsse Kowscha und Witegra verbindet (9,6), dem Fluss Witegra (54,4), dem Onegakanal (72,5), dem Fluss Swir (217,6), dem Swirschen Kanal (43), dem Sjassischen Kanal (11,7), den Kanälen Peter I und Alexander II (109,8), die bei Schlüsselburg zur Newa führen. Die Gesamtlänge dieses Systems beträgt 1092,4 km, während die Entfernung von der Mündung der Newa bis zur Mündung der Wolga sich auf 3913 km beläuft. Das Tichwinsche Kanalsystem verbindet ebenfalls die Wolga mit der Newa. Seine Hauptbestandteile sind der Sjass, der in der Ladogasee mündet (86 km), die Tichwinka (115), der Tichwinsche Kanal zwischen Tichwinka und dem See Somino (31), eine Anzahl von Flüssen und Seen, die den Somino mit der Tschagodoschtscha verbinden (41), die Tschagodoschtscha (149) und endlich die Molega, welche in die Wolga mündet (196). Das System hat eine Länge von 618 km, während die Entfernung von der Mündung der Newa bis zur Mündung der Wolga unter Benutzung dieses Kanalsystems 3590 km beträgt. Das Wyschnewolozsche System verbindet gleichfalls die Wolga mit der Newa und besteht aus der Twerza, einem Nebenfluss der Wolga, dem Fluss Znadem Wyschnewolozschen Kanal, zwischen diesen beiden Flüssen, dem See Mstino, dem Fluss Msta bis zum Wischerakanal, dem Wischerakanal selbst und dem Fluss Wolchow bis zur Mündung in den Kanal Peters des Grossen, des Ladogasees. Das System ist 845 m lang, hat aber nur noch lokalen Wert und wird für direkten Verkehr nicht mehr benutzt. Das Weisse Meer wird mit dem Kaspischen Meer und der Ostsee durch das Herzog-Alexander v. Württemberg-Kanalsystem verbunden. Das System besteht aus einer Reihe von künstlich mit einander verbundenen Seen und kleinen Flüssen, die von der Scheksna zum See Kubenskoje führen, dem die Suchona, ein Quellfluss der Dwina entströmt. Das System ist 73,8 km lang und verbindet somit die Wolga mit der Dwina und der Ostsee. Der Kanal wurde in den Jahren 1825—28 erbaut.

Das westliche Kanalsystem verbindet die Ostsee mit dem Schwarzen Meer durch den Beresinakanal, den Oginskischen und den Dnjepr-Bug-Kanal. Ausserdem werden noch die Weichsel und der Njemen durch den Augustowa-Kanal verbunden. Das Beresinsche Kanalsystem besteht seit dem Jahre 1797 und erstreckt sich auf die Gouvernements Minsk und Witebsk. Von der Beresina, einem Nebenfluss des Dnjepr, führt der 117 km lange Sergutsche Kanal zu ihrem Nebenfluss Sergut, von diesem zum See Splarja, dann folgt der 9 km lange Beresinsche Kanal, ferner der See Bereschto, aus dem die Bereschta entspringt. Dieser Fluss ist durch den 3 km langen Werebschen Kanal mit der Fossa verbunden, die in dem Lepelschen See mündet; aus diesem letzteren fliesst die Ulla in die Düna. Der Wasserweg von der Beresina bis zur Düna beträgt 158, vom Baltischen Meer bis zum Dnjepr Liman 1596 km. Der Beresinakanal dient hauptsächlich zum Abflössen von Holz aus den waldreichen Westgouvernements nach dem Süden und dem Schwarzen Meer. Der Oginskische Kanal, im Kreis Pinsk des Gouvernements Minsk, verbindet die Schara, einem Nebenfluss des Njemen mit der Jazolda, einem Nebenfluss des Pripet, der in den Dnjepr mündet. Der Kanal ist 55 km lang, der dadurch hergestellte Wasserweg von der Ostsee bis zum Schwarzen Meer beträgt 2566 km und dient hauptsächlich zum Abflössen von Holz. Der Dnjepr-Bug-Kanal oder der Königl. Kanal liegt im Kreis Kobrin des Gouvernements Kowno und verbindet den zum westlichen Bug und mit diesem zur Weichsel führenden Muhawez mit der Pina, einem Nebenfluss des Pripet. Der Kanal ist 80 km lang und dient zur Beförderung von Getreide, Bauholz usw. nach Warschau und Danzig. Die Entfernung vom Schwarzen Meer bis zur Ostsee über diesen Kanal beträgt 2614 km. Der Augustowa-Kanal, welcher die Weichsel mit dem Njemen verbindet, wird hergestellt durch den Narew, einem rechten Nebenfluss des Bug, der in die Weichsel mündet, den Bobo, einem Nebenfluss des Narew, in den die Netta sich ergiesst; dann folgt der Kanal, der zum Tscherwoghansa, einem Nebenfluss des Njemen, führt. Das ganze Kanalsystem ist über 100 km lang mit 28 Schleusen; die Schiffahrt nimmt aber auf diesem Kanal wegen der Versandung ab.

Finland zählt nur noch einen Kanal, den Saimakanal, welcher den Saimasee mit dem Finnischen Meerbusen verbindet. Im asiatischen Russland ist das Kanalwesen noch garnicht entwickelt. Der einzige Kanal ist hier der zwischen Ob und Jenissej. Das Ob-Jenissejsche Kanalsystem setzt sich zusammen aus dem Ket (586 km) einem Nebenfluss

des Ob, dessen Nebenfluss Lomotaja (58), dessen Zufluss Jasewaja (31), dem See Bolschoje (7), dem Kanal (9), der diesen See mit dem kleinen Kass verbindet, dem letzteren selbst (48), dem Grossen Kass (160), der links in den Jenissej mündet. Das System beträgt zusammen 899 km.

Alle diese Kanäle reichen aber für den immer grösser werdenden Verkehr des Landes nicht aus, sodass mehrfache Projekte entstanden sind, welche sich teils auf die Herstellung neuer Kanäle, teils auf die Vertiefung und Regulierung der bestehenden Systeme beziehen. So ist ein Projekt aufgekommen, das Schwarze Meer mit der Ostsee durch ein Kanalsystem zu verbinden, welches auch grosse Dampfer und Kriegsschiffe passieren könnten. Zu diesem Zweck müsste man entweder das bestehende Beresina-Kanal-System vertiefen und weiter ausbauen oder einen anderen Kanal herstellen. Vermittelst eines vertieften und breiten Kanalsystems zwischen der Ostsee und dem Schwarzen Meere könnten nicht nur die Waren, welche jetzt die kostspielige Eisenbahn benutzen, billig befördert werden, sondern auch die russischen Panzerschiffe könnten in sechs Tagen von dem einen Meer nach dem anderen fahren. Letzteres bedeutet einen hervorragenden Gewinn für die russische Kriegsführung.

Näher der Verwirklichung zu sein, scheint das andere Projekt, das Weisse Meer mit dem Baltischen Meer durch einen tiefen Wasserweg zu verbinden. Der Fluss Newa hat mit Ausnahme einiger Stellen, wo das Fahrwasser 15 Fuss tief ist, Meerestiefen. Nur bei seinem Ausfluss aus dem See ist die Tiefe eine geringe. Mit verhältnismässig wenig Arbeit könnte man die Möglichkeit eines Herabfahrens der Dampfer, der russischen sowohl als auch der ausländischen, nach der See von der Newa schaffen. Der Ladoga-See wird alsdann ein Teil des Baltischen Meeres werden. Dadurch werden dann die Dampfer die Möglichkeit haben, unmittelbar an die Mündungen der Wolchow, Sias und Swir heranzukommen, sowie auch an manche andere Punkte des Ladoga-Sees, an dessen Ufern sehr viel Mineralreichtümer vorhanden sind. An der Mündung des Swir kann ein Meereshafen errichtet werden, wo die unmittelbare Umladung des Wolgaer Getreides, Holzes etc. aus den Flussfahrzeugen in die Seedampfer stattfinden wird.

Der lange und schwierige Weg der Wolgabarken über die Ladogakanäle wird vermieden werden. Der Zeitgewinn wird dabei in den meisten Fällen über 10 Tage ausmachen, während die allgemeine Ersparnis an dem Wert des Transports für die Wolga-Ladung nicht weniger als eine Million Rubel das Jahr betragen wird. Mit der Errichtung eines Umladehafens in den Mündungen des Swir werden über den Marinski-Kanal solche Transporte gehen, welche jetzt denselben wegen Teuerung des Transports nicht passieren können, wie beispielsweise Naphta.

Ausser diesen unmittelbaren Vorteilen bietet die Verbindung des Ladoga-Sees mit dem Baltischen Meer eine Reihe weiterer viel wichtigerer Vorteile. Die von Natur äusserst reich ausgestatteten, jetzt aber ganz unbewohnten Gebiete um den Ladoga- und Onega-See, werden zur mächtigen Entwickelung der montanindustriellen Tätigkeit herangezogen werden. Es wird die Möglichkeit entstehen, die zahlreichen Wasserfälle dieses Gebietes, deren Energie jetzt verloren geht, zu benutzen. Moskau, Petersburg und der Ozeanhafen an der Murmanküste werden einen sie vereinigenden Industrierayon erhalten, anstatt der sie jetzt trennenden Wüste. Ferner wird die Möglichkeit entstehen, den Seeweg noch weiter zu verlängern und ihm den Onega-See einzuverleiben, und von hier aus einen tiefen Seeweg bis zum Weissen Meere herzustellen. Auf diese Weise wird den Geschwadern der russischen Kriegsflotte die Möglichkeit gegeben werden, den Ozean zu erreichen oder vom Ozean aus in das Baltische Meer zurückzukehren. Der an der Murmanküste längst beschlossene Kriegshafen wird alsdann nicht mehr eine isolierte Station sein, sondern wird sich mit Kronstadt, Petersburg und Liban vereinigen. Endlich wird der projektierte innere Seeweg eine hohe Bedeutung für die Entwickelung des ganzen Nordens in handelsindustrieller Beziehung erlangen, sowie für die Handelsbeziehungen des Zentrums mit dem Petschoragebiet, Sibirien usw.

Es besteht ferner ein Plan, das Asowsche Meer mit dem Kaspischen mit einem tieferen Kanal als dem jetzigen zu verbinden und dieses letztere Meer auf diese Weise der Schiffahrt zugänglich zu machen.

Wenn dieser Plan Wirklichkeit werden wird, dürfte ein gewaltiger Umschwung auf dem Gebiet des Warenverkehrs im Süden und im Kaukasus stattfinden.

Wenn Russland alle diese projektierten Kanäle ausbauen wird, wird es hinsichtlich seiner natürlichen und künstlichen Wasserstrassen unter allen übrigen Ländern Europas die erste Stelle einnehmen. Die künstlichen Wasserstrassen werden seine entlegensten Gebiete und seine Meere näher an einander bringen. Die strategische Überlegenheit, welche Russland durch die neuen Kanäle erlangt, wird, wie es bei allen derartigen Unternehmungen der Neuzeit der Fall ist, ausserordentlich verstärkt werden. Für die Entwickelung des Weltverkehrs sowie für die Hebung der Naturreichtümer und die Entfaltung der Produktivkräfte des Reiches können aber die russischen Kanäle von eben so grosser Bedeutung werden, wie die russischen Eisenbahnen.

Deutscher Nautischer Verein.

Viertes Rundschreiben. Kiel, den 25. November 1902.

Vorschriften betr. das Befahren von engen Gewässern. Auf meine im dritten Rundschreiben erwähnte Eingabe an den Herrn Staatssekretär des Innern geht mir der folgende Erlass zu:

»Sammlungen der für die einzelnen Stromgebiete oder die sonst in Betracht kommenden Küstenbezirke der Seeuferstaaten geltenden, die Schiffahrt betreffenden Verordnungen sind in der Bearbeitung begriffen und zum teil schon erschienen. Zu den schon bereits erschienenen Sammlungen gehören u. a.

1. Für die Provinz Ostpreussen: eine im Jahre 1899 herausgegebene Sammlung der Polizeiverordnungen etc. für Schiffer auf den Strömen und Seengebieten der Provinz;
2. für Westpreussen: die »Sammlung der Binnenschifffahrts- und Flösserei-Verordnungen für die Weichsel und Nogat« vom Regierungsbau-Sekretär Jacob, Verlag A. Müller vormals Wedel'sche Hofbuchdruckerei in Danzig;
3. für das Travegebiet: die Schrift »Von See nach Lübeck.« Ein Wegweiser für Seeschiffer und Seesteuerleute. Lübeck. Druckerei von H. G. Rathgens, 1895;
4. für das Wesergebiet die Schrift »Aus See nach Bremen-Stadt.« Wegweiser für die Schiffsführer. Bremen, Verlag von Rich. Laudmann. 1902.

Für Oldenburg hat ebenfalls bereits eine Kodifikation der Vorschriften für die einzelnen Reviere stattgefunden.

Für das Gebiet der Unterelbe ist von der Hamburgischen Deputation für Handel und Schifffahrt der Entwurf einer Schiffahrtsordnung aufgestellt, welcher demnächst Gegenstand der Beratung unter den zuständigen Regierungsstellen werden soll. Nach dessen Feststellung wird auch hier die Zusammenstellung der geltenden Verordnungen gefördert werden.«

Nach meiner Kenntnis ist auch für die Provinz Schleswig-Holstein die Frage der Regelung von Verordnungen die Schifffahrt betreffend erörtert und vermutlich auch in die Wege geleitet worden. Die Fortsetzung und baldige Beendigung der in Angriff genommenen Arbeiten kann nur dringend gewünscht werden.

Ruderkommando. Nach einer Mitteilung der Kanzlei des Senats der freien und Hansastadt Hamburg haben die hamburgischen Staatslotsen schon bisher beim Betreten eines Schiffes sich nach dem auf demselben gebrauchten Ruderkommando erkundigt und alsdann ihrerseits dasselbe Kommando gebraucht. Um aber sicher zu sein, dass in allen Fällen so verfahren wird, hat der hohe Senat die Deputation für Handel und Schiffahrt beauftragt, die bestehende Gepflogenheit durch besondere Anordnung zu einer dienstlichen Pflicht der Lotsen zu machen.

Bezeichnung von Wracks. Von dem Grossherzogl. Ministerium des Innern zu Schwerin ist, wie mir mitgeteilt wird, an die Magistrate der Seestädte Rostock und Wismar eine Verfügung erlassen, dafür Sorge zu tragen, dass Wracks und ähnliche Schiffahrtshindernisse, wenn dieselben innerhalb dreier Seemeilen Entfernung von der Mecklenburgischen Küste sich befinden, in jedem Fall mit tunlichster Beschleunigung entfernt und, solange dies nicht geschehen, in einer den Verhältnissen und den bestehenden Vorschriften entsprechenden Weise bei Tage und nötigenfalls auch bei Nacht bezeichnet werden. In Betreff der Beseitigung ist das Gesetz zur Abänderung der Strandungsordnung vom 30. Dezember v. J. zu beachten.

Da ausserdem Wert darauf zu legen ist, so heisst es in der Verfügung weiter, dass Anzeigen über die in den deutschen Küstengewässern wahrgenommenen Wracke und sonstige die Schiffahrt gefährdende Gegenstände baldtunlichst zur allgemeinen Kenntnis gelangen, wird dem Magistrate unter Erneuerung der Aufforderungen vom 8. Juni 1891 und 17. Juni 1897 betreffend die von ihnen zu beschaffenden Anzeigen anheimgegeben, die einlaufenden Meldungen auch am Hafen, sowie in den von den Schiffsführern und Steuerleuten hauptsächlich besuchten Wirtshäusern aushängen zu lassen.

Betonnung und Befeuerung des Fahrwassers nach Sylt. Der Hamburger Nautische Verein ersucht mich, die Frage der Betonnung und Befeuerung des Fahrwassers nach Sylt auf die Tagesordnung des nächsten Vereinstages zu setzen. Es wird hierbei ausgeführt, dass zur Sicherung des Verkehrs nach Sylt, der dank der Rührigkeit der Nordseelinie in den letzten Jahren ganz erheblich gewachsen ist, sowohl was die Passagier- als auch die Güterbeförderung anbetrifft, der Verein die Erfüllung der nachstehenden Forderungen für durchaus notwendig hält:

1. dass eine Heulboje beim Kübergatt ausgelegt werde,
2. dass die Vortrapptief-Ansegelungstonne in eine Gasboje abgeändert,
3. dass ein Leitfeuer auf Hernum Odde eingerichtet und
4. dass ein Feuerschiff westlich von Jungnamenland ausgelegt werde.

Die Mitglieder ersuche ich, sich zu diesen Fragen zu äussern.

Übergabe der Wache. Von verschiedenen Seiten ist aufmerksam gemacht auf die Strandung des Dampfers »Helios« am 21. Mai v. J. Von dem Seeamt zu Bremerhaven wurde in dem Spruch über diesen Unfall betont, dass das Unglück dadurch hervorgerufen sei, dass nicht eine förmliche Übergabe der Wache stattgefunden habe. Es ist deshalb bereits, auch von der See-Berufsgenossenschaft, in Erwägung gezogen, ob es angezeigt sei, die vom Seeamt angeregte Frage im Wege einer besonderen Unfallverhütungsvorschrift zu lösen. Doch ist davon zunächst Abstand genommen, wohl aber in Aussicht gestellt, die Mitglieder der See-Berufsgenossenschaft auf diese Angelegenheit hinzuweisen.

Der Kieler Nautische Verein hat diesen Gegenstand beraten und mich ersucht, denselben auf die Tagesordnung des Vereinstages zu stellen. Der Verein stellt den folgenden Antrag:

»Der wachthabende Offizier darf seinen Posten auf der Brücke ohne Ablösung nicht verlassen. Der ablösende Offizier hat die ihm von seinem Vorgänger für die Navigierung des Schiffes mitzuteilenden wichtigen Thatsachen zur Kenntnis zu nehmen.«

Was den Umfang des Mitzuteilenden anbetrifft, so ist der Verein der Meinung, dass in dieser Hinsicht nicht mehr als nach den Umständen erforderlich verlangt werden dürfe.

Die Mitglieder ersuche ich über diese Angelegenheit in Beratung zu treten.

Gesetz betreffend die Untersuchung von Seeunfällen. Der Kieler Nautische Verein hat über die Abänderungsvorschläge, welche von der Kommission des Deutschen Nautischen Vereins zu dem Gesetz betreffend die Untersuchung von Seeunfällen gemacht sind, beraten und stimmt denselben mit Ausnahme der folgenden Punkte zu:

Zum § 26 hat der Verein folgende Resolution angenommen:

»Der Kieler Nautische Verein ist der Ansicht, dass bei Verschulden seitens der Lotsen diesen auch die Befugnis zur Ausübung ihres Gewerbes entzogen werden müsse.«

Den Anfang des § 26 will der Kieler Nautische Verein unverändert belassen und demnach sagen: »Auf Antrag des Reichskommissar kann . . . . . ,« während von der Kommission des Deutschen Nautischen Vereins vorgeschlagen wird zu sagen: »Es kann . . . .«

Beim § 27 stimmt der Verein dem vorgeschlagenen Zusatze zu, nur will derselbe den Satz 2 dieses Zusatzes wie folgt fassen:

»Das Rechtsmittel steht jedem, gegen welchen in dem Spruch des Seeamts ein Verschulden festgestellt ist, und dem Reichskommissar zu.«

Die Mitglieder ersuche ich, mir Mitteilungen zu machen von etwa erfolgten Beratungen und Beschlüssen über diesen Gegenstand.

Eisberichte. Nach einer Bekanntmachung des Kaiserl. Küstenbezirksamt 3, Kiel, werden mit Beginn der Eisperiode Eisberichte ausgegeben, für welche der Abonnementspreis für den telegraphischen Eisbericht der deutschen Ostseeküste, einschliesslich der dänischen Gewässer 40 ℳ beträgt, für denjenigen der deutschen Nordseeküste einschliesslich der dänischen Gewässer ebenfalls 40 ℳ, ohne die dänischen Gewässer 30 ℳ, und für die Zustellung am Orte in Kiel oder Wilhelmshaven 15 ℳ beträgt.

Wie bereits früher, zuletzt 1897, erörtert worden, halte ich diesen Abonnementspreis für zu hoch, namentlich für die kleineren Zeitungen, welche besonders von der Küstenbevölkerung gelesen werden.

Neue Mitglieder. Die Vorsteher der Kaufmannschaft zu Stettin, sowie ein neu gebildeter »Nautischer Verein für das westliche Schleswig« mit dem Sitz in Husum haben sich zur Aufnahme in den Deutschen Nautischen Verein gemeldet. Der nächste Vereinstag wird über die Anträge zu beschliessen haben.

Vereinstag 1903. Für den Vereinstag 1903 liegen bis jetzt folgende Beratungsgegenstände vor:

Revision des Gesetzes betreffend Untersuchung von Seeunfällen,
Stellung von Top- und Seitenlichtern in einer Vertikalebene,
Signalstelle und Lotsenschoner bei Helgoland,
Betonnung und Befeuerung des Fahrwassers nach Sylt,
Nebelsignale,
Übergabe der Wache.

Der Vorsitzende des Deutschen Nautischen Vereins.
Sartori.

Der Mittelmeer-Atlantic-Kanal.

Der »Canal des deux mers« wird voraussichtlich 26 Schleusen oder event. hydraulische Hebewerke besitzen. Die französische Kommission konnte gelegentlich des Besuches des Manchester-Kanals feststellen, dass ein Schiff von 1000—3000 t Depl. die Schleuse in einer Viertelstunde passiert, ein solches von 3000 bis 5000 t in 20—30 Minuten, und dass endlich ein Ozeandampfer von mehr als 5000 t nie mehr als eine halbe Stunde für die Passage benötigt. Im Nord-Ostsee-Kanal »schleusen« die grössten Schlachtschiffe zwischen 20 und 30 Minuten. M. Honoré Leygue gibt zu, dass die Schleusen für den Kanal »des deux mers« länger seien; er rechnet selbst für Schiffe von mehr als 5000 t 37 Minuten, eine Zahl, die jedenfalls zu hoch erscheint; auf dieser Grundlage berechnet er die Zeit für die Kanalpassage folgendermassen:

Für ein grosses Schiff von 5000 t und darüber

450 km (15 km pro Stunde)	30 Stunden
26 Schleusen (37 Min. für jede) .	16 »
zusammen .	46 Stunden

Für Schiffe kleineren Tonnengehaltes wird die Zeit geringer, da die Geschwindigkeit häufig grösser und die Schleusung weniger lang dauert, so wird ein Schiff von 50—500 t den Kanal folgendermassen durcheilen:

450 km (20 km pro Stunde)	22 Stunden 30 Min.
26 Schleusen (14 Min. für jede) .	6 » 4 »
zusammen .	28 Stunden 34 Min.

Passiert z. B. ein Schiff von 3000 t Nettogehalt auf der Reise von Malta nach Havre den Kanal, so wird es eine Gesamtstrecke von 701 Sm. ersparen, im Vergleiche zur Fahrt über Gibraltar. Wird die Fahrgeschwindigkeit auf hoher See mit 8, durch den Kanal nur mit 7 Knoten angenommen, so wird es über Gibraltar fahrend 118 Stunden benötigen. Anderseits wird die Fahrt zu 7 Knoten durch den 241 Sm. langen Kanal 34 Std. 42 Min. dauern, wozu die Zeit von 26 Schleusungen (27 Min. für jede angenommen) 11 Std. 42 Min. hinzukommt. Somit ergibt sich folgender Vergleich:

Fahrt um Gibraltar	118 Stunden
» durch den Kanal . .	46 » 24 Min.
Zeitersparnis . .	71 Stunden 36 Min. oder 3 Tage.

Diese Zeitersparnis wird in grösserem oder geringerem Masse für alle Schiffe bis 18 Knoten Geschwindigkeit, welche den Kanal passieren, Geltung haben. Nun verbrauchen selbst solche ökonomische Dampfer bei mässigen Geschwindigkeiten 1000—1500 Frank täglich für Heizmaterial. M. Honoré Leygue berechnet nun, dass, selbst bei einem Passagepreis von 1.75 Frank für die Nettotonne als Taxe, es dennoch im Interesse der ganzen Schiffahrt, welche von jenseits der Linie Algier-Barcelona oder vom Golf von Biscaya kommend die Bestimmung nach dem nördlichen Europa oder vice versa hat, liegt, den Kanal »des deux mers« zu passiren, als Gibraltar zu umschiffen.

Die Nützlichkeit des Canals ist somit erwiesen, seine Rolle auf dem Gebiete des Handels, die Dienste, die er allen Ländern zu leisten geeignet ist, springen selbst seinen Gegnern ins Auge. Unüberwindliche technische Schwierigkeiten, welche sich seinem Bau entgegenstellen könnten, erkennt M. Leygue nicht an. Der Kanal wird, wie aus den »Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens« hervorgeht, 10 m Wassertiefe und 40 m Breite haben. Eine der charakteristischesten Eigenschaften des Manchester-Kanals ist, dass er sich vollständig im Bette von Flüssen bewegt, deren grösstes Gefälle zur Zeit des Hochwassers keine grössere Geschwindigkeit als 2 Knoten geben darf, und dass er, wenn diese Bedingung nicht erfüllt ist, seinen Lauf an der Grenze des Austrittsgebietes der bedeutenderen Flüsse nimmt, deren Bett er dann folgt. Durch diesen Vorgang ist ein Bruch der Böschung, wie immer die Erddämme beschaffen sein mögen, welche er in seinem Verlaufe berührt, sozusagen gefahrlos, denn das Wasser ergiesst sich geradewegs und in der durch die Natur geschaffenen Richtung gegen das Bett, welches sich die steigenden Binnenwässer und die bedeutenden Flüsse selbst bilden. Den auf den Flussbetten selbst angelegten Wasserläufen fliessen alle angrenzenden Bäche geradewegs zu; sie ergiessen sich so in den Kanal und kommen seiner Ernährung zugute. Beim Nord-Ostsee-Kanal finden wir dieselbe Bildung, dasselbe Profil. M. Honoré-Leygue beantragt dieselbe Lösung für den Lauf der Garonne, da das Thal des grossen toulousischen Flusses bis einige Kilometer stromabwärts von Toulouse selbst ein ganz vorzügliches Gebiet zur Anlage ist, an jener Stelle aber findet sich der Fluss Hers, um dem Kanal weiterhin frei sein Bett zur Verfügung zu stellen. Man gelangt so bis Narouze und den Thälern der Aube, deren Zu- und Nebenflüsse die Möglichkeit der Anwendung dieses Systems gestatten. Bei der Enge von Narouze wird der Wasserzug des Kanals durch einen 150 m langen, genügend tiefen Graben fortgesetzt, und man erreicht seine Wiederaufrichtung mittels Schleusen von 12 m Höhe.

Was den Wasserbedarf des Kanals anbelangt, wird er sich auf 30—35 m³ in der Sekunde belaufen, welche Wassermenge teils durch Ableitung der Garonne, der Carbonne, aus der Mühle des Bazacle, teils von anderen Flüssen oder aus Reservoirs, die in der Nähe von Quellen und untergeordneten Flusstälern errichtet werden, herbeigeschafft werden.

Mr. Leygue spricht sich für den kürzesten Durchbruch aus; er erklärt ausdrücklich, dass die Mündung ins Mittelmeer in der Nähe von Narbonne sein müsse. Von hier wäre der Kanal bis zur Enge von Narouze zu führen, wo er das Bett der Hers und dann den Lauf der Garonne erreicht. Einmal hier angelangt, kann er seinen Lauf in diesem Bette bis zu dem Punkte fortsetzen, wohin die Tiefe des Zuflusses Zuführung von Wasserläufen zu dem Kanal gestattet. Wenn man bis ans Ende des Tales der Garonne und Gironde fortschreitet, wird der Kanal eine Gesamtlänge von 490 km haben; verlässt man aber das Tal der Garonne bei Agen, indem man sich gegen Arcachon wendet, so wird der Lauf zwar nur 450 km erreichen, aber man wird in diesem Falle einen sekundären Kanal vorsehen müssen, der Bordeaux mit der Hauptwasserader verbindet.

Was den Kostenaufwand betrifft, so sei erwähnt, dass der Nord-Ostsee-Kanal mit allen Nebeneinrichtungen, wie elektrische Beleuchtung etc., bei einer Länge von 98 km 195 Mill. Frank kostete, also 1.990.000 Frank pro km. M. Leygue rechnet für den Kanal »des deux mers« eine Preiserhöhung von 100 Mill. für die Leitung und Abfluss des Wassers, fügt noch eine Ausgabe von 240 Mill. Frank für die Schleusen, 124 Mill. für die Wasserzufuhr und einen Verlust von 10% Interessen während acht Jahren hinzu und gelangt zu einem voraussichtlichen Kostenaufwand von 1 Milliarde 3 Mill. bei Anwendung von Schleusen, bei Anwendung von Hebemaschinen zu 1 Milliarde 4 Mill., niemals aber zu dem Betrag von 2 Milliarden, welche Summe durch die Kommission im Jahre 1894 angenommen wurde.

Das jährliche Erträgnis des Kanals wird nach der Berechnung Mr. Leygue's ungefähr 50 Mill. Frank betragen, von welchem, nach Abzug der Kosten für das Unternehmen, den Brtrieb und die Leiter der Verwaltung und Direktion, 40 Mill. zur Verzinsung des Kapitals verbleiben dürften.

Die Marine-Kommission in deren Namen der Bericht von M. Leygue herausgegeben ist, erachtet, da die Wichtigkeit des Kanals für Handels- und militärische Interessen ausser Frage steht, die Verwirklichung des Projectors für sehr wünschenswert.

(„Le moniteur de la flotte".)

IV. Hauptversammlung der Schiffbautechnischen Gesellschaft.

(26. und 27. November.)

Unter dem Ehrenvorsitz des Grossherzogs von Oldenburg, und während des zweiten Tages in Gegenwart des Kaisers, wurde die diesjährige Tagung in der technischen Hochschule in Charlottenburg abgehalten. Die Leitung der zweitägigen Sitzung lag in den Händen des Herrn Geh. Rat Busley. Der Kronprinz nahm die ihm angebotene Ehrenmitgliedschaft an.

Es wurden folgende Vorträge gehalten:

Vom Leiter der Schleppversuchsstation des Norddeutschen Lloyd zu Bremerhaven, Herrn Dipl.-Ing. Johannes Schütte, über den Einfluss der Schlingerkiele auf den Widerstand und die Rollbewegung der Schiffe in ruhigem Wasser. Der Vortragende stellte zunächst den Nachteil der Schlingerkiele fest, welcher vor allem in dem erhöhten Schiffswiderstand zu suchen ist, der wiederum eine Mehrausgabe an Kohlen für den Schiffseigner zur Folge hat, während der Vorteil des Schlingerkieles in der ruhigeren Lage, in dem für die Fahrgäste weniger lästigen Arbeiten des Schiffes bei bewegter See und in geringerer Beanspruchung der Schiffsverbände gefunden werde. Die angestellten Versuche ergaben das Resultat, dass sich für einen bestimmten Versuchsfall mit einem kleinen Kreuzer der Schiffswiderstand durch die Schlingerkiele um etwa 10% erhöhte, während daran anschliessende Versuche an Schnell- und Frachtdampfern lehrten, dass sich zwar durch zweckmässige Anordnung und Verkürzung der Schlingerkiele dieser recht beträchtliche Widerstand um etwa 5% herabsetzen lässt, sodass immerhin noch ein Arbeitsverlust von rund 3—5% bestehen bleibt, wodurch sich die Rentabilität eines Schiffes nicht unbedeutend verschlechtert. Verursachen doch z. B. die Schlingerkiele des Schnelldampfers »Kronprinz Wilhelm« dem Norddeutschen Lloyd für rund 105 Volldampftage eine Mehrausgabe von etwa 37 000 ℳ, wobei nicht unerwähnt bleiben möge, dass diese Rentabilitätsberechnung sich nur auf bestausgeführte Schlingerkiele bezieht, welche Voraussetzung wohl nicht immer zutreffen dürfte, sodass sich die Mehrausgabe in den meisten Fällen höher stellen wird. Es empfiehlt sich eine Entscheidung über den Einbau von Schlingerkielen nur von Fall zu Fall zu treffen, nachdem an Hand von Versuchen in einer Schleppversuchsstation, sowohl die Rentabilität als auch die Bremswirkung untersucht worden ist. — An den beifällig aufgenommenen Vortrag schloss sich eine Besprechung aus der die Darlegung eines Seeoffiziers erwähnt zu werden verdient, der auf einer Reise nach Samoa auf den Schiffen »Cormoran« und »Seeadler« Beobachtungen über die Wirkung der Schlingerkiele anstellte. »Seeadler ist mit Schlingerkielen gebaut, »Cormoran« nicht, er habe aber gefunden, dass die Schlingerbewegungen auf dem »Seeadler« noch stärker empfunden wurden, als auf dem »Cormoran«.

Sodann sprach über die Versuchsanstalt für Wasserbau und Schiffahrt zu Berlin Herr Wasserbauinspektor Schümann-Berlin. Er schilderte die Einzelheiten der Anlage, namentlich die für Fahrtversuche. Fahrten können bis zu einer Geschwindigkeit von 7 m in der Sekunde gesteigert werden, was einer Schiffsgeschwindigkeit bis 40 Knoten entspricht. Durch eine grössere Reihe dieser Schleppfahrten werden Beziehungen zwischen der Form der Wasserlinien einerseits und den Geschwindigkeiten nebst Widerständen andererseits ermittelt, die mit hinreichender Genauigkeit Schlüsse auf die Eigenschaften und die Maschinenleistung des zu erbauenden Schiffes zulassen. Wird ferner der Querschnitt der grossen Rinne durch Einbauten von engeren Kanalprofilen verkleinert, so kann auch der Einfluss der Form und der Bekleidung dieser Kanalprofile auf die Geschwindigkeit und Form der Schiffe studiert werden. Ausser diesen schiffbaulichen Aufgaben soll die Versuchsanstalt auch noch eine Reihe anderer wasserbaulichen Fragen lösen, die sich auf den Widerstand des strömenden Wassers in geschlossenen und offenen Leitungen, auf die Bewegung der Geschiebe in Flüssen usw. beziehen.

Über das Bergungswesen und die Hebung gesunkener Schiffe sprach Herr Dahlström, Direktor des Norddeutschen Bergungs-Vereins in Hamburg. Bergungs-Unternehmungen seien mit ausserordentlichem Risiko verknüpft, da man niemals wissen könne, ob innerhalb gewisse Küstendistrikte die Hilfe von Bergungsdampfern in Anspruch genommen wird, die Verteilung derselben auf grösserer Küstendistrikte sei unbedingt nötig. Ferner müssten für Bergungs-Unternehmungen günstige Küsten-Verhältnisse vorhanden sein mit sandigem Meeresboden, weil die auf Felsen gestrandeten Schiffe meistens infolge des Seegangs bald wrack werden. Nach Beschreibung der Methoden für die Hebung von Schiffen bemerkt der Vortragende, dass Schiffe, welche in tiefem Wasser d. h. auf offener See gesunken sind, sich nicht heben lassen, weil Pontons sich nur dann anwenden lassen, wenn die Schiffe

unter der Küste in geschützter Lage gesunken sind. Herr Direktor Dahlström erklärt mit dem Hinweis auf das ausgestellte Modell eines neuen nach seinen Angaben konstruierten Bergungsfahrzeuges, wie nach diesem System die Beseitigung grösserer Wracks in Häfen und Flussrevieren und die Hebung gesunkener Schiffskörper, welche der Tragfähigkeit der Fahrzeuge entsprechen, erfolgen könne. Mit einem dieser Fahrzeuge würde sich ein Gewicht von 500 t und bei gleichzeitiger Verwendung von zwei derartigen Fahrzeugen ein Schiffskörper von 2000 t Gewicht aufnehmen lassen.

Den vierten Vortrag hielt Herr Direktor Carl Schulthes über den Einfluss der Elektrizität auf die Schifffahrt. An Bord gibt die Elektrizität Licht, Luft durch Betrieb von Ventilatoren, sie dient zur Übermittelung von Kommandos, erleichtert dem Seemanne die Kontrole über die Ordnung und das gute Funktionieren seiner Hilfsmittel, sie gibt ihm die nötige Kraft zur Bedienung seiner Hilfsmaschinen, ja sie dient ihm im Falle höchster Gefahr bis zum Sinken des Schiffes als Hilfsmittel zur Rettung gefahrdeter Menschenleben. Beachtenswert erscheint hier der vom Redner gemachte Vorschlag, mit Hilfe einer geeigneten Akkumulatorenbatterie bei grossen Passagierdampfern eine Einrichtung zu schaffen, welche dem Oberdeck bis zum letzten Moment Licht gibt und die nötigste mechanische Energie hergibt, die Rettungsboote schnell zu Wasser zu bringen. Tritt hierzu der Fall ein, dass, wie Redner gleichfalls anregte, eine gleiche Spannung für alle elektrischen Schiffsanlagen international festgelegt wird, so können in günstigen Fällen, besonders nach Strandungen, durch die Überleitung elektrischer Energie von fremden Schiffen auf das havarierte Schiff, die weiteren Rettungs- und Bergungsarbeiten wesentlich erleichtert, ja in vielen Fällen überhaupt erst hierdurch ermöglicht werden. Zum Schluss wurde noch die Signalgebung vom Schiff zu Schiff und vom Schiff zu Land und umgekehrt demonstriert.

Wegen vorgerückter Zeit knüpfte sich eine Diskussion an diesen Vortrag nicht. Geheimrat Busley beschränkte sich auf die Mitteilung, dass die Gesellschaft die Anregung des Vortragenden bezüglich der einheitlichen, womöglich internationalen Regelung der Voltspannung an Bord mit Freuden begrüsse.

Hierauf wurde die Sitzung durch den Ehren-Vorsitzenden, Grossherzog von Oldenburg und damit die diesjährige Hauptversammlung geschlossen.

Oberseeamts-Verhandlungen.

Feuer an Bord des Dampfers »Hamburg«. Das Seeamt zu Hamburg hatte im Mai d. J. den Unfall untersucht (S. 262) und dem Reichskommissar, welcher beantragte dem Führer des »Hamburg« die Befugnis zur Ausübung des Schiffergewerbes zu entziehen, nicht Folge gegeben. Der Dampfer, mit einer Ladung Naphta und Öl an Bord, lag mit anderen im Hafen von Reval fest im Eise. Die beiden Steuerleute waren nach einander an Land gegangen; der Kapitän befand sich ohne Wissen des zweiten Steuermanns (der nach seiner Abendwache von 8 bis 9 von Bord gegangen war) in seiner Kajüte. Es war auf der Wache von 9 bis 10, als der wachthabende Matrose Rauch aus der Kajüte und den Offizierskammern steigen sah und dem Kapitän von dieser Beobachtung Mitteilung machte, nachdem er vorher die übrigen Leute geweckt hatte. Die Meldung des Matrosen beim Kapitän soll aber völlig wirkungslos gewesen sein, erst als vom Steward die Bestätigung einlief, dass Feuer an Bord ausgebrochen sei, begab sich der Kapitän an Deck. Durch andauerndes Läuten der Schiffsglocke, auf Veranlassung des Kochs, wurde neben den Besatzungen der in der Nähe liegenden Schiffe auch die Revaler Feuerwehr aufmerksam. Ehe sie Gelegenheit zum Eingreifen hatte, bemühte sich der Steuermann des Dampfers »Möve« vergeblich, eine einheitliche Leitung in der Vornahme von Massregeln zur Tilgung des Feuers vorzunehmen. Der Feuerwehr war es nach zweistündiger Löscharbeit gelungen, Herr des Feuers zu werden; weil Explosionsgefahr vorlag, wurde »Hamburg« aus dem Hafen geschleppt. Der Spruch des Seeamtes lautete:

»Die Ursachen des am 28. März 1902 im Hafen von Reval an Bord des Dampfers »Hamburg« ausgebrochenen Feuers haben sich nicht ermitteln lassen. Kapitän Dittmer hat sich an den Massregeln zur Rettung des Schiffes nicht beteiligt, da er offenbar völlig den Kopf verloren hatte. Die Befugnis zur Ausübung des Schiffergewerbes wird dem Kapitän belassen, da nicht festzustellen ist, dass durch sein Verhalten der Schaden verschlimmert ist. Die Regelung des Wachtdienstes an Bord, sowohl an Deck wie in der Maschine liess viel zu wünschen übrig. Dem 1. Offizier Wilhelm Blank vom Dampfer »Möwe« gebührt für sein tatkräftiges Eingreifen Anerkennung.«

Nachdem der Reichskommissar vor dem Oberseeamt seinen Antrag wiederholt und eingehend begründet hatte und nachdem Herr Rechtsanwalt Dr. Kaemmerer, als Beistand des Kapitäns wirkungsvoll für seinen Klienten gesprochen hatte, zog sich das Oberseeamt zurück, um nach abgehaltener Beratung festzustellen, dass dem Antrage des Reichskommissars aus folgenden Gründen entsprochen sei:

»Das Ober-Seeamt ist, was die tatsächlichen Feststellungen betrifft, vollständig dem Seeamt zu Hamburg gefolgt, dagegen in der rechtlichen Beurteilung abgewichen. Es wird dem Herrn Vertreter des Schiffers beigestimmt, dass der § 484 des H.-G.-B. nur in dem Falle anwendbar ist, dass aus der Nichtbeachtung der Vorschriften über geeignete Vertretung der Unfall oder seine Folgen hervorgegangen ist. Tatsächlich ist ein Offizier an Bord gewesen und deshalb liegt der Fall, von dem das H.-G.-B. spricht, nicht vor. Das Ober-Seeamt ist zu der Ansicht gekommen, dass zwischen dem Brand und dem Verhalten des Schiffers ein ursächlicher Zusammenhang vorhanden ist. Nach dem Bericht der freiwilligen Feuerwehr, an dessen Wahrheit das Ober-Seeamt nicht zweifelt, hat die Feuerwehr vergeblich versucht, den Schiffer zu finden, um sich über die Löschung zu verständigen. Der Passus lautet: »Mir und einigen meiner Leute gelang es nicht, den Kapitän oder einen Offizier des Schiffes zu finden, um zu erfahren, was in den Räumen sich befand und wie sie lagen. Der Kapitän hat sich mir nicht vorgestellt, überhaupt war keine Mitwirkung der Leute zu bemerken.« Daraus folgt zunächst, dass mit dem Suchen nach dem Kapitän Zeit versäumt worden ist, und nachdem sich die Feuerwehr orientiert hatte, wie dem Feuer zu Leibe zu gehen sei, eine Mitwirkung von Seiten des Kapitäns und der Mannschaft nicht stattgefunden hat, die beigetragen hätte, dass das Feuer schneller und vollständiger bewältigt wäre. Wenn aber Zeit versäumt ist bei der Orientierung und bei der Bekämpfung selbst, so ist auch der Schaden grösser geworden, als wenn eine Orientierung und Mitwirkung stattgefunden hätte. So hat der Schiffer Dittmer einen Teil der Folgen verschuldet. Das Ober-Seeamt nimmt ein Verschulden des Kapitäns an, und da das ganze Verhalten desselben zeigt, dass dem Schiffer die Eigenschaften, die er haben muss, um ein Schiff durch gefährliche Lagen zu bringen, Unerschrockenheit und Tatkraft vollständig mangeln, hat es für nötig erachtet, ihm die Befugnis zur Ausübung des Schiffergewerbes zu entziehen, die zur Ausübung des Steuermannsgewerbes ist ihm belassen. Über die Kosten war wie geschehen zu erkennen, weil die Beschwerde vom Reichskommissar eingelegt war.«

Schiffbau.

Stapelläufe.

Auf der Schiffswerft von Joh. C. Tecklenborg A.-G., Geestemünde, lief am 29. November der für die Hamburger Reedereifirma F. Laeisz erbaute Viermaster **›Pangani‹** glücklich vom Stapel. Die Hauptabmessungen des Schiffes sind: 348 × 46′ 3″ × 26′ 10″; Tragfähigkeit 4520 t bei einem Tiefgang von etwa 23′ und die gemessene Grösse etwa 3100 t Brutto, 2900 t Netto. Das aus Siemens-Martin-Stahl erbaute Schiff erhält bei Lloyds und dem Germanischen Lloyd die höchste Klasse. Alle Decks und Aufbauten sind aus Stahl, Hauptdeck und die Decks der Aufbauten sind mit einem Belag von Oregon-Pitchpine versehen. In dem 66′ langen Brückenhaus befinden sich die Räumlichkeiten für die Besatzung. Pantry, Küche, Badezimmer, Provianträume, Trocken- und Segelkammer. Auf dem Brückendeck steht ein Teak-Kartenhaus mit Navigationszimmer und mit Niedergang nach dem Hauptdeck. Vor dem Kartenhaus ist der Steuerapparat mit Doppelrad und Stahldrahtleitung nach der Ruderpinne. In der Poop sind Werkstellen für den Zimmermann, den Schmied und ein Hospital mit 6 Betten und ein zweiter Steuerapparat installiert. Die unter der Back befindliche Ankerwinde kann direkt durch einen Petroleummotor oder ein Gangspill mit doppelter und einfacher Übersetzung von der Back aus angetrieben werden. Vier Luken von 13 zu 20 und 12 zu 20′ befinden sich auf dem Haupt- und Zwischendeck, während ausserdem noch vier Seitenpforten vorhanden sind. Zur leichteren und schnelleren Handhabung der Segel sind alle bewährten Einrichtungen getroffen; die Mars- und Bramssegel werden mit eigens dazu gebauten Winden gesetzt, die Brassen durch drei Brassenwinden bedient, während für die übrigen Hantierungen sieben Gangspille und 6 Reelingswinden vorhanden sind. Alle Teile sind, wie beim Fünfmaster ›Preussen‹ aus Stahl gefertigt. Wanten, Pardunen und das übrige stehende Gut sind gleichfalls aus Stahl, das laufende ist aus Stahl und Hanf.

Vermischtes.

Die Hamburger Konferenz für **Internationales Seerecht** hatte entschieden, dass das Comité Maritime International damit betraut werde, Anträge über Kollision und Hilfeleistung in der passendsten Form den diversen Regierungen durch Vermittlung einer derselben zu unterbreiten. Da die fraglichen Entwürfe das Ergebnis der in Antwerpen 1898, in London 1899, in Paris 1900 und in Hamburg 1902 abgehaltenen Konferenzen sind, so hat das Komitee es für angemessen gehalten, das Schicksal derselben einer neutralen Macht zweiten Ranges anzuvertrauen. Es ist die Regierung Belgiens gewählt worden, die schon bei anderer Gelegenheit vor etlichen Jahren im Hinblick auf eine Unifizierung des Seerechtes die Initiative zu internationalem Vorgehen ergriffen hat. Die Herren Beenaert, Le Jeune und Louis Franck sind infolge dessen in Brüssel vom Minister des Auswärtigen und vom Staatsminister Herrn Lambermont empfangen worden, sie haben diesen Herren die Resultate der diversen Internationalen Konferenzen unterbreitet und an die belgische Regierung die Frage gerichtet, ob sie geneigt sei, die Avants-projets den Mächten zu unterbreiten und sie zu unterstützen. Sie haben dabei der Ansicht Ausdruck gegeben, dass der beste aller einzuschlagenden Wege die Einberufung einer diplomatischen Konferenz sein dürfte. Wir erfahren nunmehr, dass das Auswärtige Amt in Brüssel dem Comité Maritime International die Nachricht hat zugehen lassen, dass die belgische Regierung den Auftrag acceptiert habe, der ihr anvertraut worden sei, und dass sie unverweilt den Mächten die Vertragsentwürfe unterbreiten werde, damit in Beratung gezogen werde, welche Wege bestens einzuschlagen seien, um für sie Gesetzeskraft zu erlangen. Alle diejenigen, die den Arbeiten der Hamburger Konferenz mit Interesse gefolgt sind, werden sich zu der Raschheit beglückwünschen, mit der anscheinend den Ergebnissen derselben Folge geleistet wird. Die fraglichen Gesetzentwürfe enthalten eine Summe von Grundsätzen, die vollkommen verträglich mit dem deutschen Rechte sind und ihre Genehmigung wird der Schiffahrt und dem Seehandel zu grossem Vorteile gereichen.

Die Deutsche Seemannsschule auf Waltershof feierte am 1. Dezember den Tag ihres 40jährigen Bestehens, wozu, wie in jedem Jahr, das Kuratorium der Anstalt und Freunde der Lehrer und Schüler sich einfanden. Nach einer Begrüssung in der Wohnung des Herrn Direktor Matthiessen, der schon seit 30 Jahren Leiter der Schule ist, begaben sich die Festteilnehmer in den in ein Theater umgewandelten Lehrsaal, wo, nachdem ein Schüler in einem flott gesprochenen Prolog die Gäste begrüsst hatte, zwei lustige Einakter aufgeführt wurden. Die Jungen spielten mit Humor und ohne Befangenheit und wurden für ihre guten Leistungen durch reichen Beifall belohnt. Zwei Knaben am Klavier und einer mit der Geige sorgten für Musik. Nach der Vorstellung wurde an Bord des Schulschiffes ein Feuerwerk abgebrannt. Der Abend vereinigte jetzige und frühere Schüler der Anstalt zum fröhlichen Kommers.

Vor dem Coroner in Southampton wurde der Lotse Greenham über seine Beobachtungen vernommen, die er als Lotse an Bord des deutschen Schnelldampfers **›Kronprinz Wilhelm‹** vor dessen **Kollision** mit dem englischen Dampfer **›Robert Ingham‹** wahrgenommen hatte. Herr Greenham, der sich von der Kommandobrücke in seine Kabine begab, um sich etwas zu restaurieren, ehe er seinen Dienst als Lotse antrat, bezeugt, dass die Luft noch vollständig klar und sichtig gewesen war, als das Royal Sovereign Feuerschiff passiert wurde. Gleich, nachdem er seine Kabine erreicht und angefangen hatte, sich zu waschen, vernahm er, dass die Vibration des Schnelldampfers geringer wurde, was er, da zugleich ein langer Ton aus der Dampfpfeife folgte, auf eine Verminderung der Fahrt wegen unsichtiger Luft zurückführte. Ein Blick aus dem Kajütenfenster überzeugte ihn von der Richtigkeit seiner Mutmassung. Nachdem er den Ruf ›Schotten dicht‹ gehört hatte, erfolgte etwa eine halbe Minute später der Zusammenstoss, sehr leicht, kaum vernehmbar. Er eilte sofort auf die Brücke, von wo aus er konstatieren konnte, dass innerhalb vier Minuten drei bemannte Rettungsboote zu Wasser gelassen wurden. Die Luft war stark nebelig und kein Anzeichen des kollidierenden Schiffes bemerkbar. Nach etwa fünf bis zehn Minuten, als die Rettungsboote von ihrer ergebnislosen Suche zurückkehrten, klarte die Luft ab und — ungefähr 20 Minuten nach der Kollision — lag das Boot des englischen Dampfers mit den Überlebenden längsseit. Er wiederholt nochmal, dass er bei seinem Weggang von der Kommandobrücke nicht die geringste Ursache erblickt habe, welche den Kapitän wegen unsichtiger Luft zur Fahrtverminderung hätte veranlassen können. Das Gericht stellte nach kurzer Beratung fest, dass der Tod des ersten Steuermanns des ›Robert Ingham‹ — er war bei der Kollision verunglückt — ausserhalb der Jurisdiktion der Admiralität erfolgt sei und dass von der Besatzung des deutschen Schnelldampfers alles in ihrer Macht befindliche geschehen sei, um Menschenleben zu retten (did everything in their power to safe life).

Weihnachtsbitte des Komitees für kirchliche Versorgung deutscher Seeleute. Das lieblichste der Feste ist nahe, da bitten wir alle Seemannsfreunde herzlichst, uns die Hände zu füllen, damit wir recht vielen unserer Seeleute eine kleine Weihnachtsfreude bereiten können. Jahraus, jahrein arbeitet unser berufstüchtiger sturmerprobter Seemannsstand dafür,

uns die Güter der Erde zu vermitteln; da ist es gewiss angebracht, wenn wir ihnen ein lichtes, warmes Weihnachtsfest bereiten. Als praktische Leute geben wir unsern spezifizierten Wunschzettel ab. Wollene Kleidungsstücke wie Shawls, Mützen, Strümpfe, Westen, Müffchen, ferner Taschentücher, Toilettegegenstände, Rauchutensilien, Bücher, neue Testamente, namentlich Bilder, Kalender, Spruchkarten, Briefpapiere, Schreib- und Nähzeug, Äpfel, Kuchen, Nüsse und was die erfinderische Liebe sonst hinzufügen mag, werden stets mit dem grössten Dank entgegengenommen. Auch gestehen wir, dass unserer hartgeprüften Kasse ein reiches Weihnachtsscherflein sehr willkommen ist. Geldgaben und Packetsendungen werden erbeten an Seemannspastor Reimers-Hamburg: Seemannshaus und Seemannspastor Körner-Bremerhaven: Seemannshaus.

Ehrende Anerkennung. Bei dem letzten Aufenthalt des Hamburger Schnelldampfers »Deutschland« in New-York wurde dem Ingenieur dieses Dampfers, Herrn Hermann Barends, im deutschen Generalkonsulat die grosse italienische Rettungsmedaille überreicht. Der König von Italien hat diese Auszeichnung Herrn Barends für die mit besonderem Mut ausgeführte Rettung von zehn Italienern aus dem brennenden Lloyddampfer »Saale« nachträglich verliehen.

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein Hamburg.

Sitzung vom 1. Dezember. Nach Erledigung der Eingänge wird Herrn Dr. Gütschow auf telegraphischem Wege der Glückwunsch des Vereins zu seinem 25jährigen Jubiläum als Sekretär der Hamburger Handelskammer ausgesprochen. Zur Tagesordnung »Weiterberatung des Gesetzes betr. die Untersuchung von Seeunfällen« kam zunächst eine Anregung der Kieler Kommission zur Sprache, die von den einzelnen Vereinen eine Antwort auf die Frage fordert: Ob Seeämter im Auslande erwünscht seien. Während von kompetenter Seite die Bedürfnisfrage bejaht wurde, im Hinblick auf die Umständlichkeiten, welche heute durch die Vorermittelungen und Zeugenvernehmungen im Auslande entstehen, wurde von mehreren Mitgliedern auf die Schwierigkeit der Zusammensetzung eines Seeamtes im Auslande hingewiesen und auch die Befürchtung ausgesprochen, dass ein Schiff zur Untätigkeit gezwungen werden könne, wenn einem Führer und Steuermann die Berechtigung zur weiteren Ausübung ihres Gewerbes vom Seeamt entzogen werde und kein Ersatz zur Stelle sei. Demgegenüber wurde geltend gemacht, dass der Verein diesmal nur prinzipiell seinen Standpunkt aussprechen solle, die Lösung von Einzelfragen aber vorläufig der Reichsregierung überlassen bleibe, die die Einrichtung von Seeämtern im Auslande, ihre Zusammensetzung und ihre Befugnisse gewiss in einem besonderen Gesetz niederlegen werde, zu dessen Entwurf später Stellung genommen werden könne. Diese Anschauung wurde von der Mehrheit geteilt, sodass sich der Verein im Prinzip für die Errichtung von Seeämtern im Auslande aussprach. Nach Erledigung dieser Angelegenheit wurde die Beratung an der in letzter Sitzung abgebrochenen Stelle fortgesetzt und zu § 8, in Übereinstimmung mit der Kieler Kommission, folgender Zusatzantrag angenommen: «Es ist von der Aufsichtsbehörde Vorsorge zu treffen, dass die Vertreter dieser Stände (Reeder-, Kapitän, Schiffsoffizier-, Lotsen-, Seefischer- und Handelstand), in die Liste der Beisitzer aufgenommen werden«. Ebenfalls wurde der zu § 9 gestellte Antrag der Kieler Kommission unterstützt, demzufolge »bei der Wahl der Beisitzer tunlichst Rücksicht auf die Anforderungen zu nehmen ist, welche der einzelne Fall an die Kenntnisse der Beisitzer zu stellen geeignet ist«. Zum § 10 weist ein Mitglied darauf hin, dass nach § 34 des Gerichtsverfassungs-Gesetzes, das über die Befähigung zum Amt eines Beisitzers Aufschluss gibt, zu Beisitzern nicht berufen werden sollen: 1) . . . 2) . . . 3) »Reichsbeamte, welche jederzeit einstweilig in den Ruhestand versetzt werden können«. Dieses Verbot werde aber vom hamburgischen Seeamt insofern nicht berücksichtigt, als Reichsbeamte im Sinne des § 34 des Gerichtsverfassungs-Gesetzes zu Beisitzern wiederholt herangezogen werden. Nachdem von juristischer Seite ausgesprochen worden war, dass der Sinn der Worte, »sollen nicht berufen werden«, kein zwingendes Verbot enthalte, was auch durch die Praxis der Aufsichtsbehörde, die solche Reichsbeamte ausdrücklich als Beisitzer anerkenne, bestätigt werde, wurden Abänderungsvorschläge zu diesem Paragraphen nicht gestellt. Zum § 11, der im Wortlaut des alten Gesetzes angenommen wurde, hatte der Verein im vorigen Jahre beantragt, »dass der aktiven Marine angehörende Militärpersonen« nicht zu Beisitzern herangezogen werden sollen. Dieser Beschluss, der schon in der Kieler Kommisson von den Delegierten zurückgezogen worden war, wurde wieder aufgehoben. Nächste Sitzung am 8. Dezember, Vorstandswahl, an die sich zu Ehren des Vorsitzenden, der sein 25jähriges Jubiläum als solcher begeht, ein Festmahl anschliessen soll.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 3. Dezember. Nach Erledigung der Eingänge tritt der Verein in eine Besprechung über die Notwendigkeit eines Feuerschiffes bei Langeoog, nachdem vorher die darauf bezüglichen Schriftstücke und Drucksachen teils ganz, teils im Auszuge verlesen worden waren. In einer längeren Debatte kamen mehrere Mitglieder auf den früheren Antrag, betr. die Auslegung eines Feuerschiffs bei der Wester Til-Boje, zurück, indem sie die Suchhaltigkeit des früheren Standpunktes begründeten. Da aber s. Zt. die Anregung des Vereins von der Deputation für Handel und Schiffahrt abgewiesen worden war und der Verein sich nicht einer zweiten abschlägigen Antwort aussetzen wollte, wurde diese Idee zurückgestellt. Nachdem in eine Karte die von einem Cuxhavener Lotsen vorgeschlagene Position des gedachten Feuerschiffs bei Langeoog eingezeichnet war, kamen die Mitglieder zu der Überzeugung, dass das Feuerschiff westlicher und auch etwas südlicher liegen müsse, soll es den Anforderungen, für die es beabsichtigt wird, genügen. Unter Berücksichtigung aller Momente, nahm der Verein folgende Resolution an:

»Der Verein Deutscher Seeschiffer hält es für durchaus notwendig, wenn im Süden von der jetzigen Lotsenstation Norderney in etwa 54° 58' Nord, 7° 40' Ost ein Feuerschiff ausgelegt wird, in dessen Nähe sich die Hamburger Lotsen zur Versetzung an einkommende Schiffe aufhalten sollen.«

Nächste Sitzung am 10. Dezember. Tagesordnung: Schlussberatung über den Antrag Leithäuser und Stellungnahme zu der Seeamtsverhandlung über den Unfall der »Rosina«.

New-Yorker Frachtenbericht.

(Bericht der Herren Funch, Edye & Co., New-York.)
(Mitgeteilt durch Herrn Wm. Volckens, Hamburg.)

New-York, 21. November 1902.

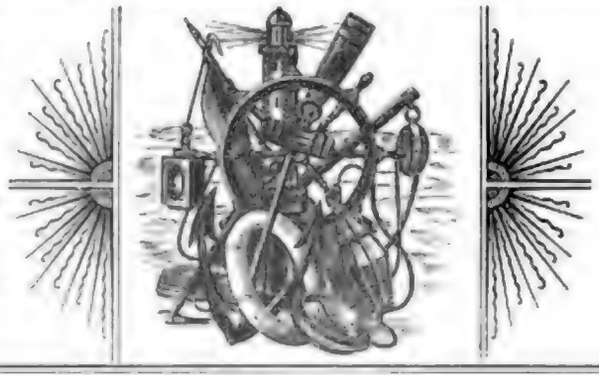
Seit unserem letzten Bericht hat keine merkliche Besserung im Frachtenmarkt stattgefunden, obgleich während der letzten Tage, infolge der merklichen Abnahme der kürzlich den Markt drückenden prompten Tonnage, sich ein etwas lebhafterer Ton bemerkbar machte, und die Reeder im allgemeinen höhere Raten verlangen. Eine bessere Nachfrage hat sich kürzlich für Baumwolle von den südlichen atlantischen Häfen gezeigt, und die von dieser Richtung geschlossenen Schiffe haben ein wenig höhere Raten erhalten. Was jedoch Getreide betrifft, so bleibt die Lage unverändert und das Geschäft ist infolgedessen beschränkt. In der Ausfuhr von Kohlen hat sich ein wenig mehr Lebhaftigkeit gezeigt, hauptsächlich nach den westindischen Häfen. — Der Markt für Segelschiffs-Räumte bleibt ruhig und mehr oder weniger gedrückt in der Abwesenheit von wesentlichen Orders. Die Kistenöl-Befrachter nach dem fernen Osten sind geneigt, Räumte für spätere Beladung zu niedrigen Raten aufzunehmen. Reeder zeigen jedoch keine Bereitwilligkeit hierauf einzugehen.

Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer
zu Hamburg.
(Geschäftsführender Verein, Steinhöft 1.)

Seeschiffer-Verein „Weser"
in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin"
in Stettin.



Schiffer-Gesellschaft
in Lübeck.

Verein
Flensburger Seeschiffer
in Flensburg.

Seeschiffer-Verein
in Danzig.

Für den Verbandstag.

(Schallsignale.)

In seiner Sitzung am 27. November hat der Hamburger Verein, nachdem er erklärt hatte, dass die Einführung neuer Schallsignale für Dampfer im Nebel zur baldmöglichsten Verständigung über die gegenwärtige Lage notwendig sei, folgenden Antrag — Leithäuser mit der Absicht angenommen, ihn auf dem nächsten Verbandstag zu vertreten und für ihn den Referenten zu stellen:

Der Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg hält die Einführung zweier fakultativer Seitenschallsignale für Dampfer im Nebel zur baldmöglichsten Verständigung ihrer Lage für notwendig.

Dieser Beschlussfassung sind ebenso eingehende wie lebhafte Debatten vorangegangen, in denen ausser den Leithäuser'schen Vorschlägen noch folgende eifrig diskutiert wurden:

1) Obligatorische Kompasskurssignale, für je acht Strich ein Signal. (S. 427, 483, 495.*)
2) Ein obligatorisches Seitenschallsignal. (S. 111, 366.)
3) Die Einführung der unter Art. 28 der Kaiserl. Verordnung vom 10. Mai vorgeschriebenen Rudersignale auch für Schiffe, die einander nicht ansichtig sind, zu gestatten.

Abgelehnt wurde: Antrag 1, weil die vorgeschlagenen vier neuen Signale zu zahlreich seien und weil die Verpflichtung sie anzuwenden, zu Missverständnissen Anlass geben könne, wenn mehrere Schiffe bei einander sind; Antrag 2, der am lebhaftesten besprochen wurde, weil immerhin Situationen denkbar sind, in denen es, da das Signal obligatorisch ist, zu Irrtümern führen kann; Antrag 3, weil die weitaus meisten Mitglieder der Ansicht waren, dass Rudersignale für nicht ansichtige Schiffe statt zur Aufklärung zu folgenschweren Manövern führen können.

Der Antrag — Leithäuser (S. 606 Jahrg. 1901 und S. 193, 461), obgleich auch seine Schwächen nicht verkannt wurden, fand die Zustimmung des Vereins, da die vorgeschlagenen Signale fakultativ gedacht sind, also weder eine Pflicht, sie zu geben, noch eine solche, sie zu beantworten, besteht. Der Verein hält ihre Einführung aber für eine Verbesserung des gegenwärtigen Zustandes, da diese Signale in sehr vielen Fällen geeignet sind, sich über die gegenwärtige Lage zweier Schiffe besser zu verständigen, als mit den im heutigen Seestrassenrecht vorgeschriebenen Schallsignalen. Gegenüber dem im Antrag 2 befürworteten einen Schallsignal, das allerdings den Vorzug grösster Einfachheit hat, haben die beiden Leithäuser'schen für Segelschiffe aber den Vorteil, dass diese, sowohl wenn ihr Nebelhorn an Steuerbord wie an Backbord von einem Dampfer wahrgenommen und beantwortet wird, die für sie beruhigende Gewissheit erhalten, gehört worden zu sein, was bei dem Schubart'schen Signal nur dann der Fall sein würde, wenn das Nebelhorn des Seglers an der Backbordseite des Dampfers gehört worden ist.

Den Einzelvereinen sind die vorstehenden Mitteilungen gemacht, um ihre Stellungnahme zum Thema »Schallsignale« zu erleichtern. Sie werden noch besonders auf die bei den einzelnen Anträgen vermerkten Zahlen aufmerksam gemacht, welche die Seiten in der »Hansa« angeben, auf denen die beregten Vorschläge in eingehender Weise begründet worden sind.

*) Die Anträge sind auf den angeführten Seiten näher in der »Hansa« begründet.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.

Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1902. No. 50. Hamburg, den 13. Dezember. XXXIX. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Entscheidungen des Reichsgerichts etc. — Die Verbesserung der Clyde. — Der Kaiser Wilhelm-Kanal. — Einiges über Dampferwege zwischen dem Kanal und der Ostküste von Südamerika. — Schiffbau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — New-Yorker Frachtenbericht. — Büchersaal. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Auf dem Ausguck.

Die **Kollision** zwischen dem deutschen Schnelldampfer »**Kronprinz Wilhelm**« und dem englischen Frachtdampfer »**Robert Ingham**« kam am 29. Novbr. vor dem Admiralitätsgericht mit dem Resultat zur Verhandlung, dass der Richter, Herr Phillimore, das deutsche Schiff allein verantwortlich für die Katastrophe machte. Nach Annahme des Gerichts ist der in dickem Nebel zwischen Beachy Head und Royal Souvereign-Feuerschiff erfolgte Zusammenstoss durch die schnelle Fahrt des deutschen Dampfers und dadurch verursacht, dass der »Kronprinz Wilhelm« durch Rechts-Ruder nach Steuerbord abfiel, wodurch die Kurslinien beider Schiffe einen Winkel bildeten, dessen Scheitelpunkt der Kollisionsort wurde. Die Begründung dieses Urteilspruches enthält einige Behauptungen, die nicht unwidersprochen bleiben dürfen. — Obgleich Kapitän Richter auf Grund von Journaleintragungen nachweist, dass die Fahrt trotz des ganz plötzlich auftretenden Nebels sofort vermindert wurde, spricht der Richter an einer Stelle von einer »very considerable rate of speed«, während er kurz darauf feststellt, dass die dem »Kronprinz Wilhelm« durch den Zusammenstoss zugefügte Beschädigung so gering war, »that her owners not thougt it necessary to counterclaim in respect of it«. Die beiden Behauptungen enthalten einen unvereinbaren Widerspruch. Es liegt auf der Hand, dass Steven und Bug des »Kronprinz Wilhelm« stark mitgenommen gewesen wären, hätte er, als er den englischen Dampfer an dessen Steuerbordseite traf und zum Sinken brachte, eine »very considerable rate of speed« gemacht. — Herr Kapt. Richter, von dessen Aussagen Herr Phillmore selbst sagt, dass sie den Eindruck absoluter Glaubwürdigkeit machen, behauptet an anderer Stelle auf das Bestimmteste, sein Schiff wäre nicht mehr als zwei Grad vom Kurse nach der Steuerbordseite abgefallen. Herr Phillmore antwortet: »We do not accept that« und fügt, um sich nicht in den krassesten Widerspruch zu verwickeln, hinzu: »In saying that I do not wish to say that there has been any intentional falshood or misreprensention on the part of those on the »Kronprinz Wilhelm«. — Aus den in letzter Nummer mitgeteilten Aussagen des Trinity-Lotsen Greenham vor dem Coroner in Southampton ging hervor, dass »Kronprinz Wilhelm« innerhalb kürzester Zeit aus wirklich sichtiger Luft in eine dicke Nebelbank hineinlief. Diese Angaben eines vollkommen einwandfreien Zeugen werden von der Besatzung des deutschen Dampfers bestätigt. Wie stellt sich aber das Admiralitätsgericht dazu? Herr Phillmore — wir zitieren wieder seine eigenen Worte — sagt: »Accepting the bearings the »Robert Ingham« gives, they (nämlich die Besatzung des Kronprinz) ought to have known there was a fog of considerable thickness on their starboard and ahead and they ought to have taken

Digitized by Google

earlier measures than they did to reduce their speed«. Während hier also den Angaben der stark interessierten Besatzung des englischen Schiffes grössere Glaubwürdigkeit geschenkt wird; als der eidlichen Zeugenaussage des unbeteiligten Trinitylotsen, sagt Herr Phillmore von einer anderen Aussage der englischen Besatzung, die belastend für dieses Schiff wirken müsste, sie beruhe nur auf Schätzungen und sei deshalb unrichtig. Es handelt sich um die Feststellung des Kollisionsortes. Nach den Angaben derer vom »Robert Ingham« soll die Kollision 4 bis $4^1/_2$ Meilen westlich von Beachy Head Platz gegriffen haben. Ist das richtig, dann hat »Robert Ingham« bis unmittelbar vor der Kollision mit voller Maschinenkraft gefahren, weil, wie der Steuermann des Schiffes behauptet, Beachy Head um 7 Uhr passiert sei und die Kollision um 7 Uhr 25 Min. stattgefunden habe.*) Derselbe Steuermann sagt ferner aus, dass Beachy Head in $1^1/_2$ Meilen Abstand passiert sei. Nach dem Kurse, den das Schiff von Beachy Head gesteuert hat, musste der Abstand aber eine $^3/_4$ Seemeile grösser sein. Herr Phillmore zieht nun aus den beiden Aussagen folgende etwas eigentümliche Konsequenz: »If he (nämlich der Steuermann vom »Robert Ingham«) was wrong to the extent of about three-quarters of a mile he may (? D. R.) very well have been inaccurate about 7 o'clock«. Eine beneidenswerte Logik. Immerhin, diese Schlussfolgerung führte zur vollständigen Freisprechung des englischen Schiffes, trotzdem seine Besatzung die vollkommen unglaubwürdige und vom Richter auch stark bezweifelte Behauptung aufstellte, die Maschine habe vor der Kollision sieben Minuten lang halbe Kraft und acht Minuten ganz langsam gelaufen, um schliesslich ganz zu stoppen. — Wir sind angesichts dieser Widersprüche in der Begründung des Urteils sehr auf das Resultat der Untersuchung gespannt, die das Seeamt zu Bremerhaven ja zweifellos über diesen Seeunfall einleiten wird.

* * *

Schon seit mehreren Jahren diskutieren Staatsmänner und Volkswirte **Frankreichs** die Frage der **Errichtung von Freihäfen** oder Freibezirken in den grossen Seehäfen des Landes. Man geht wohl nicht fehl, wenn man diese Bewegung zum teil auf das Studium der Entwickelung der mit Freihäfen ausgestatteten Seeplätze durch französische Sachverständige zurückführt. Sie stellen ohne Ausnahme fest, dass die Schaffung eines vom Zollinlande getrennten Freibezirks, wenn auch kein unbedingt sicheres Mittel zur Hebung eines Hafens, so doch eine sehr wertvolle Stütze eines Platzes biete. Allein trotz dieser Gutachten wollte die Angelegenheit bisher nicht vom Fleck kommen, und die wiederholten Anregungen in der Deputiertenkammer verliefen im Sande. Nunmehr aber scheint doch der Bann gebrochen zu sein. Vor einigen Wochen hatte eine Abordnung der südwestlichen Handelsvertretungen Frankreichs in dieser Frage eine Unterredung mit dem Handelsminister der Republik, wobei dieser Forderung der Deputation, in einigen Häfen wenigstens versuchsweise Freizonen zu errichten, beipflichtete und die Ausarbeitung eines dahin gehenden Gesetzentwurfs zusagte. Vor der Hand sollen in mehreren Häfen Freizonen hergestellt werden und zwar sind zunächst drei Plätze in Aussicht genommen: je einen am Mittelländischen Meere, am Atlantischen Ozean und am Kanal. Als erster Hafen wird voraussichtlich Marseille gewählt werden. Am Atlantischen Ozean dürfte man sich wohl für Bordeaux entschliessen, während man hinsichtlich des Kanalhafens noch zwischen Havre und Dünkirchen schwankt.

* * *

England kann nicht nur auf den grössten **Seeverkehr** unter allen Ländern hinweisen, sondern auch auf eine aussergewöhnlich hohe Beteiligung der eigenen Flagge am Warenaustausch mit dem Auslande. Eine zwar hinreichend bekannte Tatsache, aber immerhin erwähnenswert, weil mit Ausnahme von Deutschland in keinem anderen Lande auch nur annähernd ein solches — man darf sagen — natürliches Verhältnis zwischen Seeverkehr und Handelsflotte besteht. Aus den neuesten amtlichen Veröffentlichungen über den Verkehr zwischen englischen und nichtenglischen Häfen geht hervor, dass im letzten Jahre die Beteiligung der englischen Flagge an einem Raumgehalt von 48 601 016 t, der die eingekommenen Schiffe darstellt, noch 64,5 pCt. betrug, trotzdem nicht weniger als 1 126 391 t unter englischer Flagge zum Truppentransport nach Südafrika verwandt wurden. Gewiss war der Prozentsatz, beispielsweise im Jahre 1895 schon höher, nämlich 72,9, aber andererseits geben die Tabellen für das Jahr 1860 nur 56,4 pCt. als Anteil der englischen Flagge am Raumgehalt aller eingekommenen Schiffe an. Die, insbesondere in der deutschen Presse, wiederholt aufgestellte Behauptung von einer ständigen Abnahme des Anteils der englischen Flagge am einheimischen Verkehr ist also nicht richtig; übrigens betrug der Prozentsatz im Jahre 1900 nur 63,7. Mit Ausnahme der spanischen Flagge, deren Beteiligung am englischen Seeverkehr sich mit 2 800 000 t seit 1898 verdoppelt hat, sind die anderen Flaggen mehr oder minder stark zurückgegangen; insgesamt um 1 250 000 t. Trotz dieser auffallenden Erscheinung hat der Raumgehalt aller einkommenden Schiffe im letzten Jahre eine Erhöhung um 8 599 325 t erfahren. Bemerkenswert ist hierbei, wie gering im Vergleich zur Ge-

*) Der englische Dampfer hatte eine Geschwindigkeit von $8^1/_2$ Sm p h.

samteinfuhr der Raumgehalt der aus den Kolonien gekommenen Schiffe war; von 48 601 016 t nur 5 627 984. Eine Illustration für den Grad der Abhängigkeit Englands vom Auslande. Allein auf auf 14 426 108 t bezifferte sich der Verkehr zwischen dem Ver. Königreich und den Ver. Staaten; davon 12 628 874 durch die englische Flagge. Prozentual ausgedrückt war der Anteil der englischen Flagge am Seeverkehr folgender anderer Länder: 54,4 pCt. Ver. Staaten, 52,4 Portugal, 46 Belgien, 41,7 Holland, 40,6 Frankreich, 37,3 Russland und 26,9 Deutschlund, während alle ausländischen Flaggen am Gesamtverkehr des Ver. Königreichs nur mit 35,5 partizipieren. An eine wesentliche Verschiebung dieser Zahlen ist auch im Hinblick auf die Gründung der durch Morgan veranlassten International Mercantile Marine nicht zu denken, da mit der Einverleibung der englischen Schiffe in das Riesenunternehmen kein Flaggenwechsel verbunden war.

Kapitän S. T. S. **Lecky**, der Verfasser der bekannten »Wrinkles in Practical Navigation« ist in Las Palmas im 64. Jahre gestorben, betrauert von einem grossen Kreise aufrichtiger Verehrer und Freunde. Der Verstorbene gehörte zu den Personen, über welche die Natur in ausgiebigster Weise ihr Füllhorn ausgeschüttet hatte. Nicht allein sein nautisches Lehrbuch hat ihn bekannt gemacht, sein Name würde auch ohne dieses Werk mit Achtung genannt werden. Manche Seekarte legt Zeugnis ab von seiner Fähigkeit im Ausloten neuer Häfen oder durch Entdecken gefährlicher Untiefen; Lecky Rock und Lecky Bank bei Rio de Janeiro führen seinen Namen. Von der englischen Admiralität wurde seine Tätigkeit hochgeschätzt. Der Königl. Geographischen sowie der Astronomischen Gesellschaft war er ein geschätztes Mitglied; dem Trinity Haus hat er als »Younger Brother« angehört. Kapt. Lecky war aus der Kauffahrtei hervorgegangen, in der er alle Stufen bis zum Schiffsinspektor erklommen hatte.

Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschiffahrt.

Mitgeteilt vom Reichsgerichtsrat Dr. Sievers.

14) Haftung für Versehen bei der Entlöschung. Notwendigkeit amtlicher Besichtigungen.

Ein Rheindampfer hatte 1280 Ballen Jute, die teils im Raume, teils auf Deck verstaut waren, in Bonn zu entlöschen. Während des Löschens, wozu die eigene Windevorrichtung des Schiffs benutzt wurde, neigte der Dampfer nach der Landseite und schüttete hier eine grössere Anzahl Ballen in den Strom. Alsdann kippte das Schiff nach der anderen Seite über und liess auch dort eine fast ebenso grosse Zahl Ballen ins Wasser fallen. Dadurch war das Gleichgewicht im Schiffe wieder hergestellt, sodass die Entlöschung nunmehr beendet werden konnte. Durch den Unfall waren 111 Ballen in Verlust geraten. Der Versicherer der Ladung erhob gegen den Verfrachter Schadensersatzklage. Dabei wurde u. A. streitig, wem Versehen bei der Entlöschung zur Last zu bringen, und ob die Schadensklage schon mangels Vornahme der im § 61 Binnenschiffahrts-Gesetz vorgeschriebenen amtlichen Besichtigung abzuweisen sei.

Zu der ersten Frage hatte das Oberlandesgericht zu Köln ausgeführt, dass es nach § 56 B.-Sch.-Ges. Sache des Empfängers gewesen sei, die Entladung zu bewirken, und hatte hieraus gefolgert, dass Versehen, die bei der Entladung begangen wurden, vom Empfänger zu vertreten seien, sodass das Schiff nicht dafür verantwortlich gemacht werden könnte, auch nicht, wenn der Schiffer bei der Entladung »aus Gefälligkeit« mitgewirkt und sich hierbei eines Versehens schuldig gemacht habe.

Das Reichsgericht hat das für rechtsirrtümlich erklärt. Es steht fest, dass mit der Entlöschung des Schiffs die Ablieferung des Frachtguts an den Empfänger verbunden, wie dies bei einer Entlöschung am Bestimmungsort immer der Fall sein wird, wenn nicht etwa der Ausnahmefall des § 52 B.-Sch.-Ges. vorliegt. Die Ablieferung des Frachtgutes an den Empfänger bildet einen Teil und zwar den wichtigsten Teil der dem Frachtführer obliegenden Vertragspflichten. Sie ist ein zweiseitiger Akt, der wie jedes Geben und Nehmen ein Zusammenwirken zweier Personen, des Abliefernden und des Empfängers bedingt. Im Hinblick auf die technischen Schwierigkeiten, die obwalten, wenn aus einem Schiffe empfangen werden soll, können Zweifel und Streitigkeiten entstehen, wo das Gut gegeben uud genommen werden soll, ob es an Land oder an Bord, und hier ob es im Raum oder auf Deck aus der Hand des einen in die des andern übergehen soll. Um dem vorzubeugen bestimmt § 56 B.-Sch.-Ges.:

> »Sofern nicht durch Vereinbarung ein anderes bestimmt ist, hat der Empfänger gepackte Güter auf dem Schiffe, lose Güter in dem Schiffe abzunehmen und die weitere Entladung zu bewirken.«

Nach dieser Norm hätte sich der Schiffer darauf beschränken können, den Leuten des Empfängers die zur Deckladung gehörigen Ballen an Bord des Dampfers anzuweisen und ihnen die Beförderung an Land zu überlassen, sowie demnächst die Raum-

ladung auf Deck zu schaffen und hiermit alsdann wieder ebenso zu verfahren. Unstreitig ist aber der Schiffer so nicht zu Werke gegangen. Vielmehr hat er die Beförderung der Ballen an Land selbst in die Hand genommen und sie unter Benutzung der eigenen Löschvorrichtungen des Schiffs mittels des Dampfspriets heben und auf dem Rheinwerke in den Wagen des Empfängers abladen lassen. Demnach ist die Ablieferung tatsächlich an Land erfolgt; erst auf dem Frachtwagen sind die Ballen aus der Hand des Schiffers in die des Empfängers übergegangen.

Ist das aber der Fall, so verliert der § 56 B.-Sch.-Ges. für die zu treffende Entscheidung alle Bedeutung. Die Beteiligten haben sich nach diesem dispositiven Rechtssatze nicht gerichtet, sondern sie haben — was in ihrer Macht stand — eine andere Methode der Ablieferung gewählt. Aus welchem Beweggrunde sich der Schiffer darauf eingelassen hat, ist unerheblich. Ob eine Gefälligkeit vorliegt oder ob (wie wohl wahrscheinlicher ist) das Interesse an Beschleunigung der Entlöschung und an Schonung des Schiffes der Anlass waren, erscheint gleichgültig. Die Tatsache, dass erst an Land abgeliefert worden ist, bleibt immer bestehen. Das Oberlandesgericht irrt daher, wenn es annimmt, dass Versehen des Schiffers bei der Entlöschung dem Empfänger selbst zur Last zu legen seien. Was der Schiffer tut, um die Ablieferung zu bewerkstelligen, tut er in Erfüllung des Frachtvertrages und dabei hat er nach § 7 B.-Sch.-Ges. die Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers anzuwenden.

Was aber den auf § 61 B.-Sch.-Ges. gestützten Einwand anlangt, so kommt in Betracht, dass die hier vorgeschriebene »Feststellung des Zustandes des Gutes durch gerichtlich ernannte Sachverständige« nur insoweit gefordert werden darf, als der Zweck der Bestimmung, nämlich die alsbaldige Beseitigung von Zweifeln und Unsicherheiten über Menge, Zustand oder Beschaffenheit der Güter, eine solche Feststellung nötig macht. Bei einer Beschädigung des Gutes, zu deren Ermittelung allemal eine besondere Sachkunde gehört, wird dies stets der Fall sein. Es kann auch bei einem Verluste an der Menge des Gutes der Fall sein, z. B. wenn zu dessen quantitativer Bestimmung eine besondere Sachkunde erforderlich ist, oder wenn sich bei der Ablieferung eine Meinungsverschiedenheit über die tatsächlich angebrachte Menge herausstellt. Besteht die Ladung aber aus einer Mehrzahl unter sich gleichartiger Frachtstücke, deren Menge einfach durch Zählung zu ermitteln ist, und herrscht bei der Ablieferung zwischen den Beteiligten über die tatsächlich abgelieferte Stückzahl kein Streit, so ist offensichtlich für eine »Feststellung des Zustandes des Gutes durch gerichtliche Sachverständige« kein Raum. Es kann nicht wohl die Meinung des Gesetzgebers gewesen sein, die Beteiligten zu einer mit Kosten und Weitläufigkeiten verknüpften Massregel zu nötigen, wenn diese Massregel überflüssig und zwecklos ist. Überflüssig und zwecklos aber würde es sein, wenn z. B. in einem Falle, wo zwei Fass Wein abzuliefern sind und nur eines abgeliefert wird, immer erst noch ein Sachverständiger zugezogen werden müsste, der dies feststellte. Hier aber scheint die Sache nicht anders zu liegen, vielmehr scheint gleich bei der Ablieferung volle Gewissheit und Klarheit darüber bestanden zu haben, dass 111 Ballen zu wenig abgeliefert wurden.

Urteil des I. Zivil-Senats vom 29. Oktober in Sachen »Providentia« contra Rhein- und Seeschiffahrts-Gesellschaft. Rep. I. 173/02.

Die Verbesserung der Clyde.

Auf dem letzten, vom 3. bis 6. September d. J. in Glasgow abgehaltenen internationalen maritimen Kongress wurden u. a. auch von englischen Delegierten Mitteilungen über die Verbesserung der Clyde gemacht, denen wir Folgendes entnehmen:

Die Clyde, an sich ein ganz unbedeutender Fluss mit einem Gebiet von ± 360 000 ha, hat den Vorteil, in einen tiefen Meerbusen, den Firth of Clyde auszumünden, der durch eine Anzahl Inseln gegen den Ozean geschützt ist. Die Grenze zwischen dem eigentlichen Fluss und dem Meerbusen ist Port Glasgow, ± 29 km unterhalb der Stadt Glasgow.

Früher war der Fluss nicht für Seeschiffe befahrbar, weshalb gegen Ende des 17. Jahrhunderts Port Glasgow angelegt wurde, um als Hafen zu dienen. Im Jahre 1773 begann man mit der Flussregulierung unterhalb der Stadt Glasgow durch Wegbaggerung verschiedener Barren, auf denen bei Niedrigwasser nicht mehr als 0,45 m Tiefe verblieb, sowie durch Anlage von Stacks. Im Jahre 1807 ging man über zur Anlage von Leitdämmen, die durch mit der Hand gebaggerten Boden hinterfüllt wurden. Da dadurch der Fluss auf verschiedenen Stellen zu sehr eingeengt wurde, musste bei den späteren Verbesserungen Rücksicht darauf genommen und selbst Land wieder angekauft und abgegraben werden, das in früheren Jahren gebildet war.

Als hauptsächlichster Faktor der Verbesserung ist die Baggerung zu bezeichnen. Der erste, im Jahre 1824 in Gebrauch genommene Dampfbagger war aus Holz und hatte eine Maschine von 12 HP. Während in der ersten Zeit der Baggerboden an Land gelöscht wurde, erfolgt seit dem Jahre 1862

das Löschen mit Dampfhoppers, die von 1862 bis 1893 sämtlichen Baggerboden nach dem Loch Long, einem mit dem Firth of Clyde in Verbindung stehenden Seearm brachten und daselbst ablagerten. Auf Klagen der Uferbewohner über Verunreinigung des Wassers verbot der Board of Trade im Jahre 1893 das weitere Löschen im Loch Long und wies als Löschplatz eine Fläche an der Mündung des Firth of Clyde, ± 75 km unterhalb Glasgow an, woselbst eine Wassertiefe von 90 m ist. Zurzeit sind zur Unterhaltung ständig 5 Eimerbagger, 1 Greifbagger und 20 Hoppers in Tätigkeit, ferner 2 Taucherglocken zur Entfernung von Steinen und 1 Dampfboot.

Von 1844 bis 1900 sind durch Baggerung aus dem Fluss, den Häfen und den Docks über 43 Mill. cbm entfernt. Von 1890 bis 1900 sind 14,7 Mill. cbm und zwar 7,8 Mill. cbm. für Verbesserung und 6,9 Mill. cbm für Unterhaltung gebaggert. Seit dem Anfang der Verbesserung im Jahre 1773 ist die Flusssohle bei Glasgow über 8 m vertieft, sodass dieselbe zwischen der Stadt und Port Glasgow ungefähr horizontal geworden ist. Man fährt mit der Vertiefung weiter fort und baggert jetzt bis zu einer Tiefe von ungefähr 6,85 m unter mittlerem Niedrigwasser bei Springtide, gleich ± 10 m unter mittlerem Hochwasser bei Springtide. Die Breite der Fahrrinne nimmt von 36 m unterhalb Glasgow auf 152 m bei Port Glasgow zu.

Die Flussverbesserung hat zur Folge gehabt, dass die Tidebewegung sehr bedeutend verstärkt ist. Im 18. Jahrhundert betrug in Glasgow der Unterschied zwischen Hoch- und Niedrigwasser, also die Flutgrösse bei Springtide nur 0,53 m und war bei tauber Tide kaum bemerkbar. Jetzt dagegen ist die Flutgrösse bei Springtide 3,45 m und bei tauber Tide 2,75 m, noch etwas grösser als bei Port Glasgow an der Mündung. Der Niedrigwasserstand ist seit dem 18. Jahrhundert in Glasgow nur ± 2,90 m gesenkt, während der Hochwasserstand nahezu unverändert geblieben ist. Vor der Verbesserung fiel Hochwasser in Glasgow ungefähr 2 Stunden später als in Port Glasgow, jetzt nur noch 1 Stunde.

Die Breite des Clyde ist auf den ersten 10 km unterhalb Glasgow verhältnismässig gering und wächst von 110 m auf 170 m. Während die Flussufer mit Kaimauern, Vorsetzen und Steinböschungen eingefasst sind, werden auf dieser Strecke die meisten Schiffswerften angetroffen, die sehr schräg zum Fluss liegen. Den Hafen von Glasgow bildet die 4 km lange Flussstrecke von der Stadt bis zum Kelvin-Fluss, wovon nur der untere Teil unterhalb der festen Glasgow-Brücke für Seeschiffe benutzbar ist, sowie 4 Docks. Die Gesamtlänge an Kaimauern einschliesslich derjenigen längs den Flussufern beträgt jetzt ± 14 km, das Hafengebiet einschl. des Flusses 82 ha.

Die verschiedenen Eisenbahngesellschaften besitzen mit einer Ausnahme keine eigenen Kaimauern mit Krähnen, während verschiedene Schifffahrtsgesellschaften feste Anlegeplätze überlassen sind, die sie mit Krähnen für eigenen Gebrauch ausstatten können.

Als wesentliche Verbesserung ist noch die Baggerung zur Herstellung einer tiefen Fahrrinne am linken Ufer zwischen Port Glasgow und Greenock auf Veranlassung des »Clyde Lighthouses Trustees« zu nennen.

Für die Verbesserung und Unterhaltung des Clyde und des Hafens von Glasgow sind mehr als Mk. 151 Mill. verausgabt. Dass dieses Kapital nicht ohne Früchte geblieben ist, geht aus folgenden Zahlen hervor: Die Bevölkerung Glasgows ist von 40 000 am Ende des 18. Jahrhunderts auf 760 000 gestiegen. Die Anzahl der in Glasgow beheimateten Seeschiffe betrug im Jahre 1810 24 mit einem Inhalt von 1956 t und im Jahre 1900 1605 mit einem Inhalt von 1 582 229 t. Im Jahre 1900 kamen an in Glasgow 15 899 Schiffe mit einem Inhalte von 4 361 597 t. Die Einnahme an Hafengeld betrug im Jahre 1770 Mk. 2890 und im Jahre 1900 über Mk. 9 Mill.

Während es bis vor einigen Jahren noch zu den gewöhnlichen Erscheinungen gehörte, dass grosse Schiffe auf dem Clyde zwischen Greenock und Glasgow an Grund festgeraten, wird der Fluss jetzt beinahe täglich von Schiffen mit 7,0 bis 7,3 m Tiefgang befahren, die dann Glasgow oder Greenock 1 bis 2 Stunden vor Hochwasser verlassen, Schiffe von weniger als 4,85 m Tiefgang können bei jedem Wasserstande ungehindert durchfahren. Die meisten Schiffe, auch die grossen Dampfer nehmen Schleppdampfer zu Hülfe.

Die Unterhaltung und Verbesserung der Clyde ist dem »Board of Clyde Navigation Trustees« unterstellt. Derselbe, im Jahre 1809 eingesetzt, besteht aus 25 Mitgliedern, und zwar dem Lord-Provost (Bürgermeister) von Glasgow, 9 Gemeinderäten, 2 Repräsentanten der Handelskammer, 2 des Merchants house, 2 des Trade house und 9 Schiffseignern und ist berechtigt zur Hebung von Schiffahrtsabgaben und Hafengeldern, wovon die Kosten für die Arbeiten bestritten werden. Ebenfalls verwaltet dieser Board die Docks mit den Hafenterrains, Schuppen, Krähnen u. s. w. und sorgt für die Befeuerung und den Verkehr auf dem Fluss mit einer Anzahl kleiner Dampfer. Unterhalb Glasgow bis zur See tritt an dessen Stelle der »Clyde Lighthouses Trustees«, dem die Bezeichnung und Befeuerung des Wasserweges, wie auch Unterhaltung und Verbesserung desselben obliegt.

H.

Der Kaiser Wilhelm-Kanal.

(Vom 1. April 1901 bis 31. März 1902.)

Vom Kaiserlichen Kanalamt ist der Verwaltungsbericht über das Rechnungsjahr 1901 veröffentlicht worden; ein umfangreiches Material, das über den Verkehr, über die Betriebsverhältnisse, sowie über die finanzielle Seite in übersichtlicher Weise Aufschluss gewährt. —

In Schiffahrtskreisen ist schon wiederholt der Wunsch nach einer weiteren Ausgestaltung des Weichensystems im Kaiser Wilhelm-Kanal im Interesse einer ungestörten Verkehrsabwickelung laut geworden. Ganz besonders zu einer Zeit, als der Verkehr seinen Höhepunkt erreicht hatte und als das Kanalamt sich zu der Feststellung veranlasst sah, dass im Jahre 1900/1901 von 8238 Seedampfern, die den Kanal passiert hatten, 7824 = 90.1 % gezwungen worden waren, Aufenthalt in den Weichen zu nehmen. Es wurde damals von verschiedenen Seiten der Wunsch ausgesprochen, dass es für das weitere Gedeihen des Kanalunternehmens von vitalstem Interesse sei, wenn in den Etat grössere Mittel zum Ausbau des Weichensystems gestellt würden. Seit Monaten sind diese Forderungen verstummt; wahrscheinlich in der Annahme, dass sie das richtige Ohr erreicht haben und in absehbarer Zeit in Erfüllung gehen. Im Verwaltungsbericht ist dieses Thema bei Besprechung der »Durchfahrtszeiten« in folgender Weise besprochen worden.

»Die mittlere Dauer der Durchfahrten der Seedampfer betrug bei einem Tiefgang 1) bis 5,4 m 10 Std. 16 Min. (1900: 9 Std. 27 Min., 1899: 9 Std. 4 Min.), 2) von 5,5 bis 6,9 m 12 Std. 13 Min. (1900: 13 Std. 4 Min., 1899: 13 Std. 1 Min.), 3) noch mehr 13 Std. 19 Min. (1900: 13 Std. 36 Min., 1899: 14 Std. 41 Min.).

Es ist somit für die Schiffe bis zu 5,4 m Tiefgang, die 90,4 % des Gesamtverkehrs ausmachen, abermals eine Verschlechterung von 49 Min. gegen das Vorjahr zu verzeichnen, während die Durchfahrtszeiten der grösseren Schiffe sich um 51 bezw. 17 Min. günstiger gestaltet haben. Da die eine Seite der Weiche Breiholz erst im Spätherbste fertiggestellt, die Verlängerung der anderen Weichen aber noch nicht vollendet ist, da ferner die durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeiten keine Veränderung erlitten haben, so ist dies Ergebnis wiederum in der Hauptsache auf die ungenügenden räumlichen Verhältnisse der Weichen zurückzuführen. Zum teil kommt auch die ungewöhnlich starke Nebelbildung in Betracht, die bisweilen eine vollständige Unterbrechung des Betriebs zur Folge hatte.«

Im vorigen Jahre äusserte sich das Kanalamt über diese Kalamität mit folgenden charakteristischen Worten:

»Da die durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeiten gegen die Vorjahre sich nicht verändert haben, so ist die Ursache für die grössere Durchfahrtsdauer nur darin zu suchen, dass die räumlichen Verhältnisse der Weichen für den erheblich gesteigerten Schiffsverkehr nicht mehr ausreichen, sodass die Schiffe teils schon früher, als sonst nötig, festgelegt werden müssen, teils wegen der durch die beengte Räumlichkeit der Weichen gebotenen grösseren Vorsicht längere Zeit zum Festmachen und Ablegen nötig haben. So haben von den 8238 Seedampfern 7824 = 90,1 % Aufenthalt in den Weichen nehmen müssen, gegen 81,3 % im Vorjahr und 60,5 % im Jahre 1898. Die durchschnittliche Wartezeit betrug hierbei ca. 53 Minuten gegen 50 Minuten im Vorjahre.«

Und trotz dieser warnenden und doch gewiss kompetenten Stimme, die selbst die massgebende Stelle erreicht haben muss, ist von einer Beschleunigung der Arbeiten zum Ausbau des Weichensystems keine Rede. Es wird weiter »gewurstelt«, bis die Regierung mit wachsendem Kanalverkehr, der bei steigender Konjunktur nicht ausbleiben kann, in unangenehmster Weise an ihre Versäumniss erinnert werden wird.

Unter den im Laufe des Rechnungsjahres vorgenommenen Verbesserungen des Kanals und den Vervollständigungen seiner Einrichtungen mögen die folgenden erwähnt werden:

»Der Schwoikreis der östlichen Festmachetonne an der Nordseite des Audorfer Sees ist durch Wegbaggern von rund 22 000 cbm Boden auf einen Radius von 150 m bei 9 m Wassertiefe gebracht.

Mit der Vermehrung der Poller an der Kanalstrecke und Ersetzung kleiner durch grosse mit schwerem Betonklotz ist fortgefahren, ebenso mit der Ersetzung der zu schwachen Dalben durch solche stärkerer Konstruktion. Auch ist damit begonnen, in den Weichen für kleine Fahrzeuge die Zahl der Dalben zu vermehren. Im Binnenhafen zu Holtenau ist die nördliche Dalbenreihe vom Betriebshafen nach der Prahmdrehbrücke zu um 5 starke Dalben verlängert.

Auch die Betriebsmittel haben durch die zweckmässige Anschaffung von 2 Saugbaggern und 2 Klappschuten eine ebenso zweckmässige wie notwendige Vermehrung erfahren.

Bedeutet die Beschaffung neuer Bagger für die beiden alten eine Entlastung, so bedingt sie für die Dampfklappenprähme eine erheblich stärkere Inanspruchnahme. Die gleichzeitig mit den beiden älteren Eimerbaggern beschafften 7 Prähme reichten für jene gerade aus. Nachdem die Zahl sich durch den Umbau eines Prahmes zu einem Saugbagger vermindert hat, und da durch langes, schweres Arbeiten die Schiffskörper stark angegriffen sind, wird die Beschaffung von Ersatzprähmen nicht mehr lange hinauszuschieben sein.«

Im Berichtsjahr ist der Kanal von 30 161 abgabepflichtigen Schiffen mit einem Gesamtraumgehalte von 4 285 301 N.-R.-T. benutzt worden. Dies ergibt gegen das Vorjahr wiederum einen Zuwachs, jedoch nur von 1116 Schiffen und von 3207 N.-R.-T., d. i. 0,07 % des Raumgehaltes gegen 18,53 % im Vorjahre.

Die Schiffe verteilen sich auf: Dampfschiffe 12 554 von 3 416 337 N.-R.-T., Segelschiffe 15 418 von 514 896 N.-R.-T., Leichter und Schuten 2189 von 354 068 N.-R.-T.

Der Verkehr der Dampfschiffe ist um 285 Schiffe gestiegen, der Raumgehalt jedoch um 72 955 N.-R.-T. gefallen, ebenso ist der Verkehr der Segelschiffe um 383 gestiegen, der Raumgehalt um 8852 N.-R.-T. gefallen. Hingegen hat der Leichterverkehr einen bedeutenden Aufschwung genommen. Die Zahl der Leichter und Schuten ist um 448 Schiffe, der Raumgehalt um 85 014 N.-R.-T, gestiegen, d. i. um 25,74 % der Anzahl der Schiffe und um 32 % des Raumgehalts.

Der Leichterverkehr bildet sich immermehr zu einem Faktor im Seeverkehrsleben aus, der eingehenste Berücksichtigung verdient. Seine ständig wachsende Bedeutung hauptsächlich für unsere Küstenschiffahrt wird am treffendsten durch die angegebenen Verkehrsziffern des Kaiser Wilhelm-Kanals illustriert. Welch ein enormer Zuwachs in einem Jahre, bei gleichzeitigem Rückgang des Dampfer- und Seglerverkehrs. Mit Recht wird sich allerdings einwenden lassen, dass der durch schlechte Frachten gegen das Vorjahr verminderte Dampferverkehr die Folge des steigenden Warenaustausches durch die erheblich billigeren Transportmittel der Leichter gewesen ist. Aber wir glauben an ein Wachstum des Leichterverkehrs auch in Zeiten guter Frachten. Die Vorzüge des Leichters gegenüber seinen Rivalen, den kleineren Frachtdampfern und Seglern, sind zu gross, als dass von ihrer Ausnutzung nicht unter allen Verhältnissen Gebrauch gemacht werden sollte.

In der angesehenen belgischen Zeitschrift »Annales des Travaux Publics« hat sich kürzlich der Vorsitzende der Gesellschaft belgischer Ingenieure, Herr Dufourny, zum Leichterverkehr in einer sehr beachtenswerten Abhandlung geäussert.

Auch er weist hauptsächlich auf den Verkehr im Kaiser Wilhelm-Kanal als Beweis für seine Behauptung über die wachsende Bedeutung der Seeleichter hin und prophezeit, dass der durch den Kanal gehende Segelschiffsverkehr in einigen Jahren vom Leichterverkehr überholt sein werde. In den Wettbewerb mit den Seglern und auch mit Dampfern tritt der Seeleichter mit Waffen ausgerüstet ein, die schon den halben Sieg bedeuten. Sein Wirkungsfeld ist erheblich ausgedehnter, er dringt ins Innere des Landes und läuft Häfen an, die Seeschiffen wegen ihres grösseren Tiefganges vollständig unzugänglich sind. Ebenso wie die Unterhaltungskosten eines Leichters durch seine geringe Besatzung und durch die im Vergleich zu Seeschiffen erheblich kleineren Hafenabgaben nicht die Höhe derjenigen der Seedampfer oder -Segler erreichen, lassen sich Leichter infolge ihres geringen Tiefganges auch leichter und schneller löschen oder laden. Mit einem Wort: den Seeleichtern gehört die Zukunft des Küstenverkehrs. —

Nach dieser Abschweifung wollen wir uns wieder dem zur Erörterung gestellten Gegenstand zuwenden und die Besprechung über den Kanalverkehr fortsetzen. Der Bericht sagt über den Verkehr von Schlepzügen:

»Schleppzüge passierten den Kanal in der Zahl von 3677 gegen 3824 im Vorjahre. Von diesen 3677 Schleppzügen sind 1338 durch der Kanalverwaltung gehörige, 1056 durch von ihr angemietete Schleppdampfer und 1283 durch Privatschlepper befördert worden. Wie bisher durchfuhr die grosse Mehrzahl der Segelschiffe den Kanal in solchen Schleppzügen: segelnd oder getreidelt benutzten ihn 358 kleine Fahrzeuge.«

Diese Zahlen geben im Hinblick auf die Vorschrift der Kanalverwaltung über die einzuhaltende äusserste Geschwindigkeit der Kanalschlepper zu denken. Von 7 auf 9 km per Stunde wurde zwar die Geschwindigkeit als Mindestnorm erhöht, tatsächlich soll es aber nicht selten vorkommen, dass Privatschlepper die geforderte Fahrt nicht auszunutzen vermochten, weil vor ihnen ein Schleppzug unter Führung eines Kanalschleppers mit kaum 7 km Fahrt jede schnellere Vorwärtsbewegung der Hintermänner ausschloss. Unter diesem Übelstand hatten also im Berichtsjahre mehr oder minder 1283 Privatschlepper zu leiden.

Da die im vorjährigen Bericht ausgesprochene Notwendigkeit, für den Bau zweier neuer Schleppdampfer die erforderliche Berücksichtigung gefunden hat, — drei neue starke Schleppdampfer sollen im Laufe dieses Winters zur Ablieferung kommen — darf angenommen werden, dass die Klagen über Schädigung der Privatschlepper, wegen der Schwierigkeit ihre Maschinen ausnutzen zu können, bald verstummen.

Der Durchgangsverkehr umfasste 17 637 Schiffe mit einem Raumgehalte von 3 852 296 N.-R.-T., gegen 16 555 Schiffe von 3 878 520 N.-R.-T. im Vorjahre. Dieser wichtigste Verkehr ist zwar nach der Zahl der Schiffe um 1082 gestiegen, nach der Zahl der Registertons aber um 26 224 gefallen; und zwar ist er bei den Dampfschiffen um 106 390, bei den Segelschiffen um 5012, bei Dampf- und Segelschiffen zusammen also um 111 402 N.-R.-T. zurückgegangen, während er bei den Leichtern um 85 178 N.-R.-T. zugenommen hat.

Von den Schiffen regelmässiger Linien befuhren 3536 Dampfschiffe von 1 322 094 N.-R.-T. den Kanal im Durchgangsverkehre gegen 3195 Schiffe von 1 060 586 N.-R.-T. im Vorjahre.

Im deutschen Küstenfrachtverkehre benutzten den Kanal 19 143 Schiffe von 1 028 154 N.-R.-T. gegen 18 337 Schiffe von 970 927 N.-R.-T. im Vorjahre. Dieser Verkehr hat also um 806 Schiffe mit 57 227 N.-R.-T. zugenommen. Es entfallen auf die Grösse bis zu 50 R.-T. 16 249 Schiffe mit 377 591 N.-R.-T., über 50 R.-T. 2894 Schiffe mit 650 563 N.-R.-T.

Über das Verhältnis des Verkehrs zu dem des Vorjahrs im ganzen zeigt sich, dass nur in den Monaten April, Juni, Juli, August, Januar und Februar eine Steigerung, in den übrigen Monaten aber ein Rückgang eingetreten ist.

Die durchschnittliche Grösse der Dampfschiffe ist im Gesamtverkehre von 284,40 N.-R.-T. im Vorjahr auf 272,13, im Durchgangsverkehr von 383,55 N.-R.-T. auf 370,79 N.-R.-T. gefallen, die der Segelschiffe im Gesamtverkehre von 34,84 auf 33,40, im Durchgangsverkehre von 47,72 auf 41,75 zurückgegangen, die der Leichter und Schuten im Gesamtverkehre von 154,54 auf 161,75, und im Durchgangsverkehre von 267,27 auf 307,00 N.-R.-T. gestiegen.

In allen Fällen ist, wie in den Vorjahren, die deutsche Flagge am stärksten beteiligt, nämlich im Gesamtverkehre mit 85,41 % der Schiffe und 62,11 % des Raumgehalts, im Durchgangsverkehre mit 77,68 % der Schiffe und 59,72 % des Raumgehalts. Es folgten im Gesamtverkehre nach R.-T.:

die dänische	Flagge mit	9,16 %	(8,30*)
» britische	» »	7,57 »	(9,79)
» schwedische	» »	6,20 »	(6,67)
» niederländische	» »	5,69 »	(3,59)
» norwegische	» »	4,05 »	(5,35)
» russische	» »	3,53 »	(2,92)
» belgische	» »	0,36 »	(0,50)
» französische	» »	0,22 »	(0,44)

Auf sonstige Flaggen entfielen 1,11 gegen 0,73 % im Vorjahre.

Nach der Schiffszahl folgen der deutschen Flagge (85,41 %):

die dänische	Flagge mit	4,00 %	(3,57)
» niederländische	» »	3,56 »	(2,86)
» schwedische	» »	3,31 »	(3,41)
» britische	» »	1,54 »	(2,04)
» norwegische	» »	1,13 »	(1,40)
» russische	» »	0,76 »	(0,71)
» belgische	» »	0,10 »	(0,15)
» französische	» »	0,04 »	(0,06)
sonstige Flaggen	»	0,15 »	(0,13)

Wie in den Vorjahren ist im deutschen Küstenfrachtverkehre die deutsche Flagge mit 18 517 Schiffen von 958 318 N.-R.-T. bei insgesamt 19 143 Schiffen von 1 028 154 N.-R.-T. bei weitem am stärksten vertreten gewesen. Auch der ermässigte Tarifsatz für Küstenfahrer bis zu 50 R.-T. kommt nach wie vor vornehmlich der deutschen Flagge zu gute, da von 16 249 Schiffen dieser Grösse 16 056 die deutsche Flagge führten.

Der Verkehr zwischen den einzelnen Hafengruppen ist gestiegen von und nach:

deutschen Ostseehäfen	um	1 202 Schiffe	mit	28 800 N.-R.-T.
schwedischen Häfen	»	63	»	25 002 »
dänischen Häfen	»	300	»	37 951 »
Kanalhäfen	»	576	»	40 700 »
Elbhäfen	»	709	»	113 433 »
britischen Häfen	»	33	»	3 905 »
französischen Häfen	»	22	»	10 563 »

Dagegen ist der Verkehr zurückgegangen von und nach:

russischen Häfen	um	93 Schiffe	mit	103 501 N.-R.-T.
norwegischen Häfen	»	49	»	1 837 »
Untereiderhäfen	»	215	»	4 872 »
deutschen Nordseehäfen	»	172	»	48 821 »
niederländischen und Rheinhäfen	»	63	»	54 774 »
belgischen Häfen	»	16	»	8 610 »
anderen westlichen und südlichen Häfen	»	65	»	31 525 »

*) Die in Klammern befindlichen Zahlen beziehen sich aufs Vorjahr.

Bei einem Gesamtverkehr von 8076 Seedampfer haben im ganzen 184 Unfälle und Verzögerungen = 2,28 % ereignet, gegen 3,2 % im Vorjahre, 3,28 in 1899, 4,45 in 1898, 5,16 in 1897 und 7,83 in 1896. Eine ständig wachsende, von Jahr zu Jahr sich steigernde Betriebssicherheit, die neben anderen Ursachen auch auf die Einführung der Kanalsteurer zurückgeführt werden kann.

Im Jahre 1901 haben sich 1470 Schiffe der Kanalsteurer bedient gegen 1109 im Jahre 1900. Im allgemeinen wurden Kanalsteurer mit Ausnahme der Schiffe einiger Reedereien, welche sich regelmässig dieser Einrichtungen bedienen, nur von den grossen und schwierig zu steuernden Schiffen in Anspruch genommen.

Das Vorteilhafte des Kanalsteurerwesens erhellt daraus, dass die Inanspruchnahme von 13,4 % des Seedampferverkehrs im Jahre 1900 auf 18,2 % im Jahre 1901 gestiegen ist, während sich die Unfälle der Schiffe mit Kanalsteurern von 6 auf 3 % vermindert haben,

Von den 184 Unfällen sind 2 = 0,02 % als schwere, 92 = 1,14 als leichte und 90 = 1,12 % als einfache Verzögerungen zu verzeichnen.

Da sich 37 % aller Unfälle in diesem Jahre nach 49 im Vorjahre auf die Ungeübtheit der Schiffsmannschaft, enge Gewässer zu durchsteuern, zurückführen zu lassen, ist der günstige Einfluss ersichtlich, den die grössere Inanspruchnahme der Kanalsteurer ausübt.

Die finanzielle Seite des Kanal-Unternehmens lässt, obgleich sie sich von Jahr zu Jahr bessert, doch noch recht viel zu wünschen übrig, weil dem Kanal als Staatseigentum mehrere Einnahmequellen verstopft oder erschwert sind, die ihm als Privatunternehmen zufliessen müssten. Wir meinen in erster Linie die bekannte Tatsache, dass die Schiffe der Kaiserlichen Marine, von denen 269 mit 389 070 t den Kanal im Berichtsjahre benutzten, abgabenfrei sind. Ferner das Fehlen eines doch mindestens die Selbstkosten deckenden Tarifs für den Schleppbetrieb, Der Zuschuss hierzu betrug im letzten Jahre allein 154 143 ℳ. Ohne diese Einbusse an Einnahmen würde, wie der Bericht sehr richtig sagt, die 301 721 ℳ betragende Fehlsumme im Jahre 1901 nicht nur gedeckt, sondern es würde auch ein Überschuss vorhanden sein. Nach dem Bericht standen 2 169 569 ℳ Einnahmen 2 471 290 W Ausgaben gegenüber; der diesjährige Fehlbetrag bleibt trotz geringerer Einnahmen immerhin um 13 366 ℳ hinter dem vorjährigen zurück.

Alles in allem genommen, gibt der Bericht ein erfreuliches Zeugniss für die wachsende Bedeutung des Kaiser Wilhelm-Kanals als Verkehrsstrasse, ebenso wie er eine von Jahr zu Jahr sich steigernde Betriebssicherheit zeigt, dank der Massnahmen einer verständigen Verwaltung.

Einiges über Dampferwege zwischen dem Kanal und der Ostküste von Südamerika.*)

(Nach Berichten der Kapitäne A. Siepermann, D. „Cap Verde", und O. Brandt, D. „Maceio", von der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft.)

Ausreisen. Von Ouessant führt der rechtweisende Kurs 209° (SSW¾W) quer vor der Bucht von Biscaya vorüber und etwa 10 Sm vom Kap Villano frei; doch muss man die Stromversetzung in Rechnung ziehen, die hauptsächlich vom Winde abhängt und daher vorwiegend nach Lee und etwas nach rechts zu sein pflegt; d. h. bei Westwind hat man am häufigsten Stromversetzung nach Ost bis Südost, bei Nordwestwind am häufigsten nach Südost bis Süd. Bei stürmischem Wetter und hohem Seegange kann die Stromversetzung sehr beträchtlich werden. (Beispiele von grosser Stromversetzung siehe in der kleinen Tabelle unten.)

Auf nicht genügende Berücksichtigung der Stromversetzungen sind viele Strandungen an der spanischen Küste zurückgeführt worden.

Ist man nicht nach Vigo oder einem portugiesischen Anlaufhafen bestimmt, so empfiehlt es sich, Kap Villano in grösserem Abstande (30—35 Sm) zu passieren. Fast alle Schiffe steuern zwischen Gran Canaria und Tenerifa hindurch und von da mit dem rechtweisenden Kurs 205° (SSW¼W) an der Ostseite der Kap Verde'schen Inseln vorbei nach der Linie, die in etwa 30° W-Lg. geschnitten wird. Häufig wird hierbei St. Paul (an Backbord) gesichtet und dann südlich von der Linie fast stets Fernando Noronha, das Kabelverbindung mit Pernambuco hat, und von wo aus man sich melden lassen kann.

Auf der Strecke von Tenerifa bis etwa 10° N-Br., im Gebiete des Nordost-Passates, wird man vorwiegend schwachen südwestlichen, oder etwas mehr nach rechts, etwa West setzenden Strom finden. Kapt. Brandt rechnet hier, bei gewöhnlichem Nordost-Passat etwa 2° höher d. h. südlicher steuern zu müssen. Kapt. Siepermann hat nach dem Passieren der Kap Verde'schen Inseln in der Südwest-Monsunzeit aber auch leichten nördlichen Strom gefunden, und es ist in der Tat dieser Strom auch sonst mehrfach beobachtet worden. Von 10° N-Br. bis zu 5° N-Br. ist der Strom vorherrschend westlich, aber schwächer, sodass es nach Kapt. Brandt genügt, 1—2° südlicher zu steuern. In der Südwest-Monsunzeit findet man hier veränderlichen Strom; an der Südgrenze des Monsungebietes hat man vielleicht 15—25 Sm Ostversetzung, am anderen Tage ebensoviel Westversetzung. Südlich von 5° N-Br. setzt der Strom vorwiegend westlich und er erreicht zwischen 3° N-Br., der Linie und 6° S-Br. seine grösste, vornehmlich von der Stärke des Südost-Passats abhängige Geschwindigkeit, die nicht selten 40 Sm im Etmal beträgt, sodass hier etwa 2—5° südlicher, als der zu behaltende Kurs ist, gesteuert wird; dieses Stromes wegen läuft man besser westlich von St. Paul entlang.*)

Die Küste von Brasilien wird gewöhnlich bei Olinda angesteuert, wobei man dem stets auf die Küste zu setzenden Strome Rechnung tragen muss. Auch auf dem weiteren Wege nach Süden wird man vorwiegend in der Richtung auf die Küste zu versetzt, obgleich die Strömungen mit den herrschenden Winden und den Jahreszeiten beträchtlichen Änderungen unterworfen sind. (Siehe Stromkarten im Handbuch der Ostküste Südamerikas). Die Abrolhos werden in etwa 15—20 Sm, und Kap St. Thomé in etwa gleichem Abstande passiert. Wegen des von Kap St. Thomé östlich auslaufenden Riffes biegt man nicht früher nach Kap Frio auf, als bis St. Thomé rechtweisend 293° (WNW) peilt oder man bei unsichtigem Wetter 55 m Wasser hat. An diesem Teile der Küste rechnet Kapt. Siepermann bei gewöhnlichem Wetter auf 12—16 Sm Strom in der Richtung, nach der der Wind wehet, und Kapt. Brandt hat bei Kap St. Thomé bei hartem Nordost-Winde in einem Etmal 40 Sm Strom nach Südwesten gehabt. (Siehe auch Handbuch der Ostküste Südamerikas, S. 255 und 256.)

Auf den Rückreisen wird gewöhnlich Fernando Noronha angesteuert und der Kurs zwischen den Kap Verde'schen Inseln hindurch genommen, falls man hier oder in

*) Monatskarte des Nordatlantischen Ozeans, November.

*) Die Stromverhältnisse in der Äquatorialzone des Atlantischen Ozeans verlangen zur Erlangung eines vollen Einblickes eine nach einzelnen Monaten getrennte Untersuchung, wie sie für das in Vorbereitung befindliche „Dampferhandbuch geplant ist.

Madeira Kohlen nehmen will; soll man dagegen in Teneriffa Kohlen nehmen, so steuert man an der Ostseite der Kap Verde'schen Inseln auf dem Wege der Ausreise nach Norden. Auf dem letzten Teile der Rückreise hat man wieder mit veränderlichen, hauptsächlich durch den herrschenden Wind verursachten Stromversetzungen zu rechnen und darf besonders bei der Annäherung an Finisterre und Ouessant den nach dem Lande setzenden Flutstrom nicht ausser acht lassen.

Beispiele von besonders starken Stromversetzungen in der Nähe von Ouessant.

Dampfer	Datum	zwischen	und	bei Wind Richt.	Stärke	Stromversetzung Richt.	Sm		auf das Etmal berechnet
		N-Br. u. W-Lg.							
Rio	18. XI. 93	Ouessant	46° 7°.4	NWzN	9—10	S 26° O	30	in 19 Stunden	38 Sm
Montevideo	18. XI. 94	»	47° 8°.5	SSO	6—7	N 43° W	26	» 16 »	39 »
Weser	33. II. 95	»	—	OzS	4	N 45° W	10	» 6 »	40 » *)

Beispiele von Stromversetzungen in der Nähe von Finisterre.

Dampfer	Datum	zwischen	und	durchschnittl. Wind- Richt.	Stärke	Versetzung in 24 Stunden Richt.	Sm
		N-Br. u. W-Lg.	N-Br. u. W-Lg.				
Kanzler	27. V. 02	47° 6°	43°.5 9°.3	OSO	2	S 24° W	21
Cap Roca	21. VI. »	48° 6°	43°.8 8°.8	WSW	4	N 72° O	17
Sevilla	30. IV. »	45°.3 8°.2	41°.8 10°.9	NO	3	S 43° W	12
General	15. IV. »	47°.7 5°.6	43°.9 8°.9	NW	4	S 51° O	15

*) Hierbei hat vielleicht während der 6 Beobachtungsstunden der Gezeitenstrom in einer Richtung gewirkt.

Schiffbau.

Stapelläufe.

Am 5. Dezember lief auf der Werft von Schömer & Jensen, Tönning, der für Rechnung der Reederei F. G. Reinhold, Danzig, erbaute Stahl-Fracht-Schraubendampfer **Oberpräsident Delbrück** glücklich vom Stapel. Die Hauptdimensionen des Dampfers sind: 218' 2" × 34' 0" × 16' 0". Tiefgang 14' 9". Das Schiff erhält eine Maschine von 280 × 630 × 1020 mm Zylinderdurchmesser bei 710 mm Hub, sowie 2 Kessel von etwa 170 qm Heizfläche. Das Schiff soll auf Lloyds Sommerfreibord garantiert 1600 t Schwergut inkl. Bunker tragen und hierbei mindestens 8½ Knoten laufen. Schiff, Maschine und Kessel werden nach den Regeln des Germ. Lloyd für die Klasse + 100 A4 L (E) gebaut und ausgerüstet.

* * *

Probefahrten.

Der auf der Neptunwerft Rostock gebaute Stahlfrachtdampfer »**Shamrock**« der Hamburger Reedereifirma Bd. Blumenfeld unternahm am 7. Dezember seine Probefahrt. Die kontraktlich vorgeschriebenen Bedingungen wurden erfüllt.

* * *

Am 6. Dezember machte der auf der Schiffswerft von Henry Koch in Lübeck für Rechnung des Norddeutschen Lloyd in Bremen neuerbaute Dampfer »**Borneo**« seine Probefahrt, welche von Travemünde aus bis zum Stollergrund-Feuerschiff vor der Kieler Föhrde stattfand und zur allseitigen Zufriedenheit ausfiel, sodass der Dampfer nach Abnahme seitens der Abnahmekommission des Norddeutschen Lloyd sofort seine Fahrt durch den Kanal nach Bremerhaven fortsetzen konnte. Die Abmessungen sind: 295 × 39 × 22' 9". Die Tragfähigkeit des Schiffes bei einem mittleren Tiefgang von 19' 9" beträgt 3400 t. Dampfer »Borneo« ist mit einer Triple-Compound-Maschine von 1200 HP. ausgerüstet, die dem Schiffe auf der Probefahrt eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 11,5 Knoten in der Stunde gab. Der Dampfer ist auf das Modernste eingerichtet, hat Passagiereinrichtung und elektrische Beleuchtung für sämtliche Kajüten, Mannschafts- und Laderäume, sowie für Toplaternen, Seitenlampen und Kompasse. Nachdem der Dampfer in Bremerhaven seine letzte Ausrüstung erhalten hat, dampft er über Cardiff nach Singapore. Dort soll er später seine regelmässigen Fahrten nach dem indischen Archipel im Anschluss an die Reichspostdampfer aufnehmen.

Vermischtes.

Prüfungswesen. Am Montag, den 15. ds. Mts. morgens 8½ Uhr wird in der Königl. Navigationsschule in Altona eine Prüfung zum Schiffer für grosse Fahrt ihren Anfang nehmen. Mit dieser Prüfung soll zugleich eine solche zum Seesteuermann verbunden. Meldungen hierzu sind bis zu Beginn der Prüfung zulässig.

Haftung des Reeders aus dem Frachtvertrage. Die Handelskammer zu Halle stimmte am 15. Oktober der hanseatischen Handelskammer zu. Das Vorsteheramt der Kaufmannschaft zu Memel erklärte sich am 25. September bis auf die Aufhebung der Haftung der Reeder für die Baraterie mit den von den hanseatischen Kammern gemachten Vorschlägen einverstanden. Das Vorsteheramt der Kaufmannschaft zu Königsberg hat laut Berichts über die Sitzungen vom 8. und 23. Oktober in Übereinstimmung mit der Denkschrift der hanseatischen Kammern bei der Reichsregierung beantragt, eine internationale Regelung dahin herbeizuführen, dass die Haftung der Reeder für nautisches Verschulden und Baraterie beseitigt, andererseits aber die Vertragsfreiheit beim Frachtvertrage in gewissem Umfange beschränkt werde. Namentlich sollten Vertragsbestimmungen, welche die Haftung des Verfrachters für ordnungsmässige Fürsorge für die Seetüchtigkeit, gehörige Ausrüstung, Bemannung und Verproviantierung des Schiffs, sowie für ordnungsmässige Empfangnahme, Stauung, Behandlung, Bewachung und Ablieferung der Güter aufheben oder beschränken, nichtig sein. (Handel und Gewerbe).

Leistungen der Seepostämter. Besondere Seepostämter unter Leitung von Postsekretären bestehen auf 11 atlantischen Schnelldampfern, auf den deutschen Dampfern Deutschland, Auguste Viktoria, Columbia, Fürst Bismarck, Kaiserin Maria Theresia, Kaiser Wilhelm der Grosse, Kronprinz Wilhelm und Lahn, und auf den amerikanischen Schiffen Philadelphia, St. Louis und St. Paul. Auf den Ostwärts-Reisen, wo die

amerikanische Post zu bearbeiten ist, gelten alle Postämter dieser Schiffe als solche der Vereinigten Staaten. Deren Postverwaltung berichtet über die Arbeitsleistung der Ämter im letzten Jahre (1. Juli 1901/02): Auf den deutschen Schiffen wurden während 54 Reisen von New York in 3135 Arbeitsstunden 3 581 600 gewöhnliche Briefe und Karten, 61 985 eingeschriebene Sendungen und 5984 Sack Drucksachen sortiert. Weit grösser noch war die Leistung der Postämter auf den Westwärts-Reisen unter deutscher Leitung. Da wurden während 56 Reisen in 4840 Arbeitsstunden 9 523 500 gewöhnliche Postsachen, 196 183 eingeschriebene Sendungen und 10 798 Sack Drucksachen sortiert. Auf den 3 amerikanischen Schiffen wurden 368 045 (ostwärts) und 4 704 200 Briefe, 54 269 Einschreibesendungen und 5580 Sack Drucksachen bearbeitet. Der Bericht beklagt es, dass die zweckmässige, zeitkürzende Bearbeitung der Post auf See in England nicht die gleiche Unterstützung findet wie in Deutschland.

Der Bericht des Ausschusses für die Dampfersubventionen wurde am 9. Dezbr. dem engl. Parlament unterbreitet. Der Ausschuss gibt darin der Ansicht Ausdruck, dass die Gewährung von Schifffahrtssubsidien von erheblichem Geldbetrage seitens der auswärtigen Regierungen die Entwickelung des Wettbewerbs gegen die englischen Schiffseigner und den Handel auf den Hauptlinien des Verkehrs auf dem Ozean gefördert und dazu geführt habe, dass einige Zweige des auswärtigen kolonialen Handels von englischen auf kontinentale Häfen übergegangen seien. Trotz der fördernden Wirkung aber, die diese Subventionen auf den ausländischen Wettbewerb hätten, haben die englische Dampfschiffahrt und der englische Handel im ganzen ihre Stellung gewahrt. Unter angemessenen Bedingungen würden die englischen Schiffsreeder in der Lage sein, den maritimen Handel des Landes auch fernerhin aufrechtzuerhalten. Der Ausschuss ist jedoch der Ansicht, Dampfersubventionen seien die geringeren, geschäftliche Gewandtheit und Fleiss die grösseren Faktoren, die die jüngste Entwickelung der Seeschiffahrt und des Handels in gewissen fremden Ländern bewirkt hätten, insbesondere in Deutschland, wo z. B. durchgehende Frachtscheine über die Staatsbahnen gewährt würden und eine bedeutende Wirkung gehabt hätten. In einigen anderen Ländern hätten die Subventionen aber keine befriedigende Wirkung gezeigt. Der Ausschuss glaubt, dass die Subventionen den freien Wettbewerb beschränken, die Errichtung von Vereinigungen und Schiffahrtsringen erleichtern und dass der Wettbewerb der englischen Schiffseigner mit den kommerziellen Rivalen auf Grund angemessener Bedingungen und ohne Regierungs-Subventionen oder Frachtkontrole gesunder sei als ein System staatlicher Subventionierung und staatlicher Kontrole. Der Ausschuss kommt zu dem Schluss, dass ein allgemeines System von Subventionen ausserdem für die geleisteten Dienste zu kostspielig sei, hebt aber hervor, dass es bestimmte, wenn auch seltene Fälle gäbe, in denen im Hinblick auf besondere Reichsrücksichten Subventionen notwendig seien, und weist für den gegenwärtigen Augenblick darauf hin, dass eine solche Subvention als erspriesslich angesehen würde für die ostafrikanische Dampferlinie, wo der englische Handel durch die subventionierten auswärtigen Dampferlinie in Nachteil gebracht werde.

Wie der Vorsitzende des im Londoner Grafschaftsrat inkorporierten sogen. Flusskomitees der städtischen Behörde kürzlich mitgeteilt hat, ist ihm vom Handelsamt die Eröffnung gemacht worden, dass sich der Ministerpräsident zur Einbringung einer Vorlage während der nächsten parlamentarischen Tagung bereit erklärt habe, worin über die zukünftige Verwaltung des Londoner Hafens entschieden werden soll. Es ist durchaus wahrscheinlich, dass bei dieser Gelegenheit auch die Frage einer **Reformierung des Dampfschiffahrtsverkehrs auf der Themse** zum Abschluss gebracht werden wird. Aus dem Tenor der Vorlage, wie sie vom Grafschaftsrat geplant wird, geht hervor, dass das Projekt nicht als eine Fortführung des bestehenden Unternehmens der »Thames Steamboat Company«, sondern als ein völlig neues Verkehrsunternehmen gedacht ist, das durch den Bau neuer Fahrzeuge ins Leben gerufen und in erster Linie nach praktischen Grundsätzen, wie sie den Verkehrsbedürfnissen des Londoner Hafens entsprechen, geleitet werden soll. Zu diesem Zwecke ist der Bau von etwa 30 Flussfahrzeugen mittlerer Grösse und die Durchführung eines umfangreichen und schnellen Verkehrs bei möglichst niedrigen Tarifsätzen in Aussicht genommen. Als Grundlage der Tarifierung ist der Satz von einem Penny pro englische Meile in Vorschlag gebracht worden; doch ist es wahrscheinlich, dass für die Praxis der Satz noch niedriger bemessen werden wird. Was die Grösse der neuen Flussdampfer betrifft, so wollte man ursprünglich nach dem Vorbilde der auf der Seine verkehrenden kleinen schnellfahrenden Dampfer ähnliche Fahrzeuge in Dienst stellen. Die Rücksicht auf den Verlauf der Wasserstrasse und die Eigentümlichkeiten des Themseverkehrs nötigten jedoch, grössere Boote von geringerer Fahrgeschwindigkeit für den Verkehr in Aussicht zu nehmen. Übrigens wird sich der Grafschaftsrat, wenn er die ungehinderte Durchführung des Projektes sicherstellen will, mit den Mitgliedern der City-Corporation und besonders mit den Thames-Conservators ins Benehmen zu setzen haben, da diese das Verfügungsrecht über die Anlege- und Ausladestellen auf der Themse besitzen. Es ist nicht ausgeschlossen, dass die Vertreter dieser Körperschaften sich zur Annahme des Projektes nur unter gewissen Bedingungen bereit finden lassen werden, die sie unter Berufung auf ihre herkömmliche Autorität im Londoner Schiffahrtsverkehr und auf ihre sonstigen Privilegien begründen werden. Aber auch abgesehen davon, dass rechtliche Schwierigkeiten die Verwirklichung des Projektes verzögern werden, dürfte, da die Vorlage frühestens in der nächsten parlamentarischen Session durchberaten werden und nach ihrer Annahme erst der Bau der notwenigen Fahrzeuge erfolgen könnte, noch geraume Zeit vergehen, ehe der Grafschaftsrat den Betrieb des neuen Unternehmens in die Hand nehmen und der Londoner Schiffahrtsverkehr aus der Neugestaltung des Flussschiffahrtsdienstes die gewünschten Vorteile ziehen kann.

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein Hamburg.

Sitzung vom 8. Dezember. Aus Anlass des 25jährigen Jubiläums, das Herr Direktor Matthiessen als Vorsitzender des Vereins beging, hatte sich ein grosser Kreis von Freunden und Verehrern eingefunden, die dem Jubilar ihre Glückwünsche aussprachen. In ihrem Sinn äusserte sich Herr Dr. Antoine-Feill, als er in längerer eindrucksvoller Rede die Verdienste des Vorsitzenden um den Verein schilderte und ihm unter Überreichung eines künstlerisch ausgestatteten Diploms und eines silbernen Schreibzeugs die Ernennung zum Ehrenvorsitzenden mitteilte. Der gefeierte Jubilar, indem er für die Ehrungen dankte, versuchte mit der bei ihm bekannten Bescheidenheit die ihm allseitig zuerkannten Verdienste von sich auf andere zu lenken. Er wies auf die verdienstvolle jahrzehntelange Tätigkeit mehrerer Mitglieder hin, von denen die meisten, ohne besonders vom Verein geehrt worden zu sein, aus dem Leben geschieden sind. Der Feier folgte die Vorstandswahl mit folgendem Resultat: Vorsitzende Kapt. Bramslöw und Insp. Theile; Schriftführer Schroedter und Dr. Ehlers; Kassierer Kapt. Messtorff; Beisitzer Dir. Dr. Bolte, Insp. Opitz, Polis und Schoof. An die Wahl schloss sich ein Festmahl zu Ehren des Jubilars und diese Gelegenheit wurde benutzt, um Herrn Matthiessen auch die Wertschätzung anderer Korporationen auszusprechen. So sprach Herr Hartlep im

Namen des Verbandes Deutscher Seemaschinisten, Herr Dr. Gütschow für den Verein Hamburger Reeder und Herr Schroedter für den Verein Deutscher Seeschiffer dem Jubilar die Glückwünsche aus. Auch ausserhalb Hamburgs war an den Ehrentag des Herrn Direktor Matthiessen gedacht. Von Herrn Geh. Rat Sartori, dem Vorsitzenden des Deutschen Nautischen Vereins und von Herrn Prof. Dr. Schilling, dem Direktor der Seefahrtschule in Bremen, lagen warm gehaltene Depeschen vor. Die Feier, die in durchaus harmonischer Weise verlief, wird ihren Teilnehmern in angenehmer Erinnerung bleiben. Nächste Sitzung am 15. Dezember.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.

Sitzung vom 10. Dez. In Verhinderung des I. Vorsitzenden leitete der II. Vorsitzende, Herr Kapt. C. Bendix die Versammlung. Das Andenken des in Para am gelben Fieber verstorbenen Mitgliedes, Herrn Kapt. C. Dorweiler wurde von der Versammlung in üblicher Weise geehrt. Als ordentliche Mitglieder wurden aufgenommen die Herren: Kapt. Joh. Niehage, D. Hittfeld, Herm. Bethmann, D. »Senfeld«, Max Meyer, D. Zeus«, P. Lorenzen, I. Offizier vom D. »Pisa«, Heinr. v. Meibom. Herr Kommodore v. Holten hat dem Unterstützungsfonds den Ertrag einer Sammlung an Bord des D. »Cap. Frio« mit Mk. 232 überwiesen. Nach Erledigung der Eingänge wurde in die Schlussberatung über den Antrag Leithäuser zur Schallsignalfrage eingetreten, und zeitigte die Diskussion die Annahme des von Herrn Kapt. Leithäuser eingesandten Antrages mit Bezug auf die Form der zu gebenden Signale wie folgt:

»Der Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg schlägt folgende zwei fakultativen Seitenschallsignale für nicht einander ansichtige Dampfer im Nebel vor: — ⌣: Ich höre Dich im roten Sektor, — ⌣ ⌣: Ich höre Dich im grünen Sektor. Die langen Töne von ungefähr 7 Sekunden Dauer, die Zwischenräume und kurzen Töne von ungefähr 1 Sekunde Dauer. Für Schleppfahrzeuge, Kabelleger und manövrierunfähige Schiffe empfiehlt der Verein das Signal — ⌣ —. Erfahrungsmässig sind lange und kurze Töne in einem Signal gut zu unterscheiden, auch darf ein akustisches Signal wegen der Unsicherheit des Tones beim Ansetzen der Dampfpfeifen nicht mit einem kurzen Ton anfangen«.

Die Versammlung beschloss diesem Antrag den Zusatz hinzuzufügen: Die vorgeschlagenen Signale dürfen nur auf See und den zum Seebereich gerechneten Gewässern, aber nicht auf Revieren gegeben werden. Ausserdem wird durch diesen Vorschlag eine Abänderung des Art. 15 e der Kaiserlichen Verordnung etc. anzustreben sein. Ein Mitglied hält darauf einen Vortrag über die seeamtliche Verhandlung in Sachen des Unfalles Rosina. (Wir werden auf diese Angelegenheit in einem besonderen Artikel in einer der nächsten Nummern zurückkommen. D. Red.) Für die nächste Tagesordnung liegen verschiedene Fragen über Lichterführung und auszuführende Manöver zur Beantwortung vor. Zum Schluss wird vom Vorsitzenden noch darauf hingewiesen, dass gleich wie in früheren Jahren so auch in diesem Jahre Beträge zur Ablösung der Neujahrs-Gratulationen seitens der Mitglieder von der Firma Eckardt & Messtorf, Steinhöft 1, und von dem Schriftführer Herrn Ed. Lewens, Stubbenhuk 18/19, entgegengenommen werden. — Nächste Sitzung am 17. Dezbr.

Büchersaal.

Deutsches Seehandelsrecht nebst einem Anhang, enthaltend die Nebengesetze von Dr. **Martin Leo**, (3 Lieferungen.) **J. Schweitzer Verlag** (Arthur Sellier) **München.** 1902. Preis der drei Lieferungen ℳ 7.60.

Das Buch gibt nicht nur dem Juristen, sondern allen Interessenten in seerechtlicher Beziehung genügenden Aufschluss, und jedem, der sich mit einzelnen Fragen eindringender zu beschäftigen wünscht, die nötigen Fingerzeige. Die Bestimmungen über die Güterbeförderung, Beförderung von Reisenden, Bodmerei, Havarie, Bergung usw. usw. werden erschöpfend behandelt. Ausserdem sind alle wichtigen Nebengesetze u. a. die neue Seemannsordnung, das Flaggengesetz, die Kollisionsverordnung, die Strandungsverordnung wiedergegeben. Alle in das Seehandelsrecht eingreifenden Bestimmungen sind hinreichend verwertet.

New-Yorker Frachtenbericht.

(Bericht der Herren Funch, Edye & Co., New-York.)
(Mitgeteilt durch Herrn Wm. Volckens, Hamburg.)

New-York, 28. November 1902.

Die während der vorliegenden Woche abgeschlossenen Frachten spiegelten die stille Lage des Marktes wieder, welche seit einiger Zeit vorherrscht. Eine geringe Tätigkeit hat sich jedoch seitens der Befrachter von den südatlantischen Häfen gezeigt und infolgedessen sind einige Abschlüsse für Baumwolle zu den kürzlich erhöhten Raten vollzogen, der dringende Bedarf ist jedoch nunmehr befriedigt. Die Timber-Befrachter haben gleichfalls Neigung zum Unterhandeln gezeigt, und eine Anzahl von Dampfern ist zur Deckung der Orders von den Golfhäfen aufgenommen worden zu Raten, welche eine geringe Steigerung gegen frühere Abschlüsse zeigen. Für den Transport von Kistenöl nach dem fernen Osten ist wenig oder gar keine Nachfrage, da die kürzlichen Abschlüsse anscheinend die gegenwärtigen Erfordernisse gedeckt haben. Die Getreide-Ablader sind nach wie vor nicht in der Lage, neue Geschäfte zu den laufenden Notierungen für unsere Getreidearten abzuschliessen. Die Ausfuhr von Kohlen ist noch behindert durch die geringe Zufuhr nach der Küste. — Die Segelschiffs-Tonnage entfaltet wenig Tätigkeit und abgesehen von einigen La Plata und Brasilien lumber Abschlüssen zu früheren Raten zeigt die Lage nicht die geringste Veränderung.

Wir notieren	Getreide	Provisionen	Mehl in Säcken, Ölkuchen	Maasgut
Liverpool, Dpfr. . .	1¹/₂d	10/	7/6	10/
London	1³/₄d	12/6	9/	15/
Glasgow	1¹/₂d	15/	7/	15/
Bristol	2d	15/	9c	17/6
Hull	2d	15/	10/	17/6
Leith	2d	15/	10/	17/6
Newcastle	2d	15/	10/	17/6
Hamburg	25₰	14c	12c	50 ℳ
Rotterdam	5c	15c	10c	12c
Amsterdam	5c	15c	10c	12c
Kopenhagen . . .	2,3	17/6	10/	17/6
Bordeaux	2/	22¹/₂c	12¹/₂c	88
Antwerpen	1¹/₂d	16/3	10/	15/
Bremen	30₰	16c	12c	12c
Marseille	1/3	15/	8/	17/6

Baumwolle, gepr.: Liverpool 12 c. — Hamburg 18 c. — Rotterdam 25 c. — Amsterdam 25 c. — Antwerpen 18 c. Bremen 16 c.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork f. O. N.-Y.	Direkt U. K.	Continent.	Shanghai.
Getreide pr. Dampfer	2/	1/4¹/₂	1/6	...
Petroleum pr. Segler	...	2/3a2/6	...	17¹/₂ c.

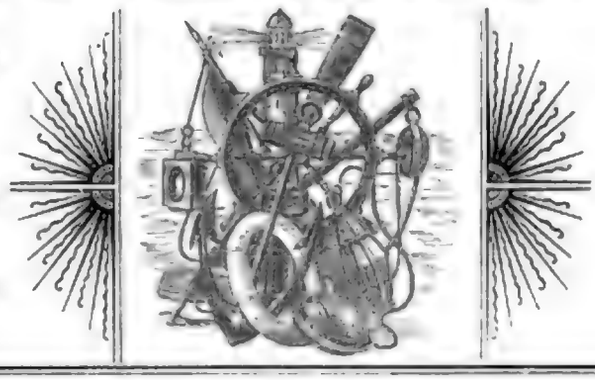
	Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.
Getreide pr. Dampfer	...	...	...	...
Petroleum pr. Segler	16 c.	15¹/₂ c.	10 c.	16 c.

Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg.
(Geschäftsführender Verein, Steinhöft 1.)

Seeschiffer-Verein „Weser" in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin" in Stettin.



Schiffer-Gesellschaft in Lübeck.

Verein Flensburger Seeschiffer in Flensburg.

Seeschiffer-Verein in Danzig.

Auf die Eingabe des Verbandes an das Königlich Preussische Ministerium für Handel und Gewerbe mit Bezug auf eine **Lokalverordnung für die Elbe** ist dem Verband folgende Antwort der hohen Behörde zugegangen:

»Auf die Vorstellung vom 31. August d. J. erwidere ich dem Verbande der Deutschen Seeschiffer-Vereine, dass bei den zur Zeit schwebenden Verhandlungen über die bessere Regelung aller die Schiffahrt auf der Unterelbe betreffenden Verhältnisse die Wünsche des Verbandsbeschlusses vom 3. März d. J. werden erwogen werden.

Der Königlich Preussische Minister für Handel und Gewerbe.«

Für den Verbandstag.

Herr Navigationslehrer Doebler schreibt als Vorsitzender des Danziger Seeschiffer-Vereins zur **Schallsignalfrage:**

»Über die verschiedenen Vorschläge betr. Abänderung der Schallsignale bei Nebel usw hat der Verein vielfach beraten. Er ist der Ansicht, dass eine Abänderung derselben für die Sicherheit der Schiffahrt, gerade in der schwierigsten Lage, sehr wünschenswert sei. Doch dürfte dieselbe keine Veranlassung zu Irrtümern geben, ebenso müsste die Einfachheit und Klarheit unter allen Umständen gewahrt bleiben.

Der Leithäusersche Vorschlag hat sicherlich den Vorzug der Einfachheit, da er jedoch beim Zusammentreffen mehrerer Dampfer versagt oder leicht Anlass zu verhängnisvollen Irrtümern geben kann, so sind die Kurssignale vorzuziehen, da sie Aufschluss über die Lage aller Dampfer geben, die in Hörweite sind.

Dass die Schallrichtung selbst bei ruhigem Wetter bis auf etwa $1^1/_2$ Strich genau geschätzt werden kann, wird bezweifelt und werden mehrere Beispiele angeführt, die die Unrichtigkeit dieser Annahme beweisen. Diese Unmöglichkeit, die Schallrichtung jederzeit genau genug bestimmen zu können, wirkt indessen gleich ungünstig auf die Zuverlässigkeit aller gemachten Vorschläge.

Auf dem nächsten Verbandstage wird jedenfalls diese Angelegenheit zur näheren Besprechung und Übereinstimmung kommen.«

Feuerschiff im Norden von Norderney.

Der Hamburger Seeschiffer-Verein hat am 3. Dezember zu der Anregung des Cuxhavener Staatslotsenvereins Stellung genommen, wonach die Auslegung eines Feuerschiffes bei Langeoog befürwortet wird. Wenngleich der Zweck eines solchen Feuerschiffs als vollkommen berechtigt anerkannt wurde, nämlich eine Stelle innerhalb des Hamburger Elblotsenreviers festzustellen, an der einkommende Schiffe stets Lotsen finden können, so konnte sich der Verein mit der vorgeschlagenen Position nicht einverstanden erklären. Er befürwortet vielmehr eine Lage in der Peilung Norderney im Süden auf 53° 58 N und 7° 40 O, genau auf der Stelle, wo seit Jahrzehnten schon eine Lotsenstation innegehalten wird. Diese Position lässt sich am leichtesten anlotsen und sie hat wegen ihrer grösseren Entfernung von den Mündungen der Elbe und Weser den Vorzug, vor den gefährlichen Stromkabbelungen geschützt zu sein. Ein gleichmässiger Seegang, wie er dort zur Entfaltung gelangt, gestattet auch, dass das Versetzen der Lotsen bei schlechtem Wetter recht lange aufrecht erhalten werden kann. Unter Berücksichtigung dieser Argumente nahm der Verein folgende Resolution an:

„Der Verein Deutscher Seeschiffer hält es für durchaus notwendig, dass im Norden von der jetzigen Lotsenstation Norderney in etwa 53° 58 N-Br. und 7° 40 O-Lg. ein Feuerschiff ausgelegt werde, in dessen Nähe sich die Hamburger Lotsen zur Versetzung an einkommende Schiffe aufhalten."

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.

Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1902. No. 51. Hamburg, den 20. Dezember. XXXIX. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Spezielle Krankenversorgung in der Handelsmarine. — Die Witterungsverhältnisse auf dem Nordatlantischen Ozean im Januar 1903. — Entscheidungen des Reichsgerichts etc. — Optische Signale bei Nacht. — Die Entwickelung des Navigationsschulwesens in Deutschland. — Stapelläufe von deutschen und britischen Werften, November 1902. — Eine berechtigte Hilfslohnforderung. — Gefährlichkeit der Verladung von Thonerde-Rückständen. — Schiffbau. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — New-Yorker Frachtenbericht. — Büchersaal. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Auf dem Ausguck.

Dem unter dem Namen »Mercantile Marine Commitee« bekannten Ausschuss, bestehend aus Seeleuten aller Chargen der **britischen Handelsmarine**, sind von der Regierung drei Fragen zur Beantwortung vorgelegt worden. Sie lauten: 1) Soll einem Schiffsmann das Recht der Beschwerde an eine noch weiter zu bestimmende Instanz eingeräumt werden, wenn sein nach Beendigung des Dienstes ausgestelltes **Zeugnis** Angaben enthält, deren Richtigkeit er bestreitet? 2) Ist es erwünscht, vom Inhaber eines **Schifferpatentes** für grosse Fahrt eine gewisse Kenntnis in der **Heilkunde** zu fordern? 3) Genügen die heute in der »Merchant Shipping Act« vorgesehenen **Mittel** zur Aufrechterhaltung der **Disziplin** oder bedürfen sie einer Erweiterung? Wir haben diese drei Fragen hier erwähnt, nicht der Antworten wegen, die auf sie von dem eingangs genannten Ausschuss eingehen werden oder schon eingegangen sind, sondern um festzustellen, dass unter den gegenwärtigen Verhältnissen die Mannschaft britischer Schiffe in schutzrechtlicher Beziehung nicht so gut wie unsere Seeleute gestellt ist. Nach der neuen Seemannsordnung, § 21, hat der Schiffsmann das Recht, vom Seemannsamt eine Prüfung der Sachlage zu fordern, wenn das Zeugnis Angaben enthält, deren Richtigkeit der Schiffsmann bestreitet. Weder nach der alten noch nach der neuen Seemannsordnung darf (§ 19) das Zeugnis in das Seefahrtsbuch eingetragen werden; eine Vorschrift, die selbstverständlich im Interesse des Schiffsmannes erlassen ist. Die für englische Seeleute erst seit zwei Jahren geschaffenen Seefahrtsbücher, an Stelle der alten »Discharges«, enthalten nach jeder Seite, auf der die Abmusterung beglaubigt worden ist, eine freie Seite für Bemerkungen über den Charakter und die Befähigung des Abgemusterten. Auch die zweite Frage, welche bei uns längst im bejahenden Sinne beantwortet ist, beweist dadurch, dass sie von der englischen Regierung gestellt wurde, im bisherigen Zustand einen Mangel an Fürsorge für das körperliche Wohl englischer Schiffsmannschaften, wie er bei uns glücklicherweise nicht zu beklagen ist. Und die dritte Frage, wenn wir wieder vergleichsweise unsere Verhältnisse heranziehen, wird durch einen Einblick in die Merchant Shipping Act beantwortet. Die Machtstellung, welche dieses Gesetz dem englischen Schiffsführer gegenüber seiner Mannschaft einräumt, ist ohne Frage grösser und weitgehender als die des deutschen Schiffsführers. — Wie in vielen anderen Sachen zeigt sich auch hier wieder, dass eine Berufung auf englische Verhältnisse, wie sie so oft von unseren Seemannsbeglückern beliebt wird, wenn sie in der Öffentlichkeit über mangelnden Rechtsschutz unserer Seeleute klagen, verfehlt ist.

* * *

In **Marseille** stehen wieder einmal Reeder und Schiffsleute in unvereinbarem Gegensatz zu einander. Ein **Strike** ist dort unter Begleiterscheinungen ausgebrochen, wie sie nur bei grössten Arbeiterausständen beobachtet werden. Während die Schiffsleute Forderungen stellen, unannehmbar für die unter den schlechten Frachtsätzen leidenden Reeder, haben diese in einem Programm die Grenzen festgesetzt, innerhalb deren sie im Interesse der Allgemeinheit zu Konzessionen bereit sind. Da die Strikenden von diesen Vorschlägen behaupten, sie seien eine Beleidigung, die nur mit einem Appell an die Bevölkerung beantwortet werden könne, mögen die leitenden Grundsätze des Reederprogramms Erwähnung finden. Dem Leser gewährt ihre Kenntnisnahme einen Einblick in die Verhältnisse, wie sie zwischen französischen Reedern und Seeleuten bestehen, auch gestattet sie ihm unter Zugrundelegung der rechtlichen und wirtschaftlichen Stellung des französischen Kauffahrteiseemanns vergleichsweise die eigene Lage zu prüfen. Die französischen Reeder erklären sich zur Einführung des Zweiwachensystems (Wache um Wache vierstündlich) für die Decksleute und des Dreiwachensystems für die Maschinenmannschaft, wenn das Schiff auf See ist, bereit. Liegt das Schiff vor Anker, auf einem Revier oder im Hafen, dann soll, falls der Kapitän nicht auch dann Seewache gehen lässt, die Decksmannschaft je sechs Stunden Vormittags und Nachmittags bei zwei Stunden Pause für die Mahlzeiten arbeiten und die Maschinenmannschaft sieben Stunden Vormittags und fünf Stunden Nachmittags, ebenfalls mit Unterbrechungen von zwei Stunden für die Mahlzeiten. Überstundenlohn (50 Centimes für Heizer, 40 für Matrosen) soll, wenn das Schiff an Bojen oder an der Kaimauer befestigt liegt, bezahlt werden: für jede Dienstleistung über die zehnstündliche Arbeit hinaus, für Kohlentrimmen, sei es in Bunkern oder Leichtern, sowie für jede Arbeit in der Ladung auch innerhalb des zehnstündigen Tagewerkes. Jeder Anspruch auf Überstundenlohn fällt fort, wenn die Leute über ihre regelmässige Arbeitszeit hinaus auf See, beim Verholen, beim Festmachen, beim Ankern und bei notwendigen Manövern zu Dienstleistungen herangezogen werden. Ferner verpflichten sich die Reeder zum Zahlen folgender Heuern: Bootsleute 125 oder 115 Frank, je nachdem es sich um Grosse- oder Küstenfahrt handelt: Oberheizer 124 oder 112; Quartiermeister 118 oder 106; Matrosen und Trimmer 83 oder 77; Heizer 100 oder 95 Fr. Wenn die Leser durch die Tagespresse erfahren, dass die französische Regierung ernstlich bemüht ist, die Lohnzwistigkeiten zu schlichten, selbst auf Kosten einer objektiven Einmischung zu gunsten der Strikenden, dann erklärt sich dieser Vorgang einigermassen aus dem Verhältnis französischer Seeleute zum Staate. Als »inserits maritimes« geniessen die französischen Schiffsleute nicht nur den Schutz, sondern — wenn dringend erforderlich — sogar die Rechtsvertretung durch den Staat. Wie auch das Urteil über den zur Machtfrage herausgewachsenen Lohnkampf lauten mag, die wirtschaftliche Stellung von Marseille erleidet zum Vorteile ihres Rivalen im italienischen Lande unabsehbare Schädigungen. Ein Moment, das von den Strikenden nicht genügend berücksichtigt zu werden scheint.

Spezielle Krankenversorgung in der Handelsmarine.

Unter diesem Titel hat der den Lesern bekannte Hamburger Hafenarzt, Herr Dr. Nocht, eine Arbeit veröffentlicht, die nach mehr als einer Seite hin lesenswert ist. Enthält sie auch einerseits oft in recht scharfer Tonart eine Kritik über die Art, wie Kranke an Bord von Handelsschiffen verpflegt und behandelt werden, so gibt sie auf der anderen Seite auch höchst beachtenswerte Fingerzeige und Ratschläge allen Personen, in deren Händen die Heilung und Behandlung der Kranken auf Schiffen liegt. Mehr als den Reedereien werden dem Staat Vorwürfe gemacht, weil er sich darauf beschränkt, sehr bescheidene Mindestforderungen für das Personal, für die Ausrüstung des Schiffes und die Einrichtungen zur Krankenpflege vorzuschreiben und weil er unterlässt, die Erfüllung dieser Mindestansprüche zu überwachen. Aus den vorjährigen Debatten in nautischen Vereinen über die Grenzen der Verpflichtung zur Mitnahme von Heilmitteln — Auswandererschiffe ausgenommen — werden die Leser den Eindruck gewonnen haben, dass viele Reeder deutscher Schiffe diesen Ausspruch des Herrn Dr. Nocht nicht unterschreiben werden, denn sie traten bekanntlich für eine Vereinfachung der zur Mitnahme verpflichteten Heilmittel ein.

Dadurch, dass (mit Ausnahme der Hamburger Schiffe) sowohl von den Kapitänen wie von den Schiffsärzten nur die schweren Erkrankungen registriert werden und weil die Behörden nur von Todesfällen und Unfällen Notiz nehmen, um sie statistisch zu verwenden, hat sich allmählich die Ansicht verbreitet, dass die Morbidität und Sterblichkeit der Seeleute auf Handelsschiffen geringer als unter den Vertretern anderer Berufskreise seien. Dieser Auffassung tritt der Verfasser entschieden an mehreren Stellen seiner Schrift entgegen. So erwähnt er beispielsweise, dass von 430 000 Mann Besatzung, die in den letzten drei Jahren im Hamburger Hafen ankamen, 15 000 Seeleute so schwer erkrankt waren, dass sie in den Krankenjournalen

erwähnt worden sind. Im Hafen selbst erkrankten 6500 Personen und über 1500 Seeleute wurden in die Hamburger Staatskrankenhäuser gebracht.

Nicht uninteressant ist eine Aufstellung über die Art der wichtigeren Erkrankungen, die auf den im Hamburger Hafen verkehrenden Schiffen sich ereignet haben. Im Jahre 1898, das letzte der drei angeführten, kamen vor: 684 (3)*) Malaria, 27 (7) Hitzschlag, 12 (4) Skorbut, 12 (1) Dysentrie, 11 (3) Schwindsucht usw.

Nach Ermittelungen im Reichsamt des Innern betrug die Sterblichkeit der Seeleute in der Handelsmarine in den Jahren 1877—1887 21,8 pM., in der englischen Handelsmarine für den gleichen Zeitraum 19,8 für die Jahre 1877—1894 17,4 pM. Im Hamburger Hafen betrug die Sterblichkeit auf den Schiffen 1894 17,4 pM., 1895 10,3 pM., 1896 14,1 pM., 1897 14,6 pM. Die niedrigere Sterblichkeitsziffer während des Aufenthaltes im Hafen wird dadurch bedingt, dass während dieser Zeit tötliche Unfälle viel seltener sind, als auf der See. Die Sterblichkeit an Krankheiten allein ist nach den Ermittelungen von Dr. Nocht, bei denen sowohl die Feststellungen der Seemannsämter, wie der hiesigen Krankenhäuser und die umfassenden Erhebungen der Berufsgenossenschaft, die für die Einrichtung einer Versorgung der Witwen und Waisen aller, auch der an Krankheiten verstorbenen Seeleute erforderlich waren, berücksichtigt wurden, nicht blos 10 pM., sondern sie übersteigt ganz sicher diese Zahl. Das Alter der Seeleute der Handelsmarine schwankt in den Grenzen von 15 bis 60 Jahren. Personen im Alter von 50—60 Jahren sind nur in geringer Anzahl vertreten. Das Durchschnittsalter der Seeleute beträgt nach den Ermittelungen der Seeberufsgenossenschaft 29 Jahre. Die Sterblichkeit der gleichalterigen, männlichen Bevölkerung auf dem Lande ist im Durchschnitt niedriger als 10 pM. Die Hauptursachen der Sterblichkeit durch Krankheiten bilden im Auslande fremde Infektionskrankheiten, namentlich das gelbe Fieber und die Malaria. Ferner spielt der Hitzschlag als Sterblichkeitsursache, namentlich unter den Feuerleuten der Dampfer, eine grosse Rolle. In der Heimat entfällt der grösste Prozentsatz der Sterblichkeit auf die Tuberkulose. In den Bremer und Hamburger Krankenhäusern sind in den Jahren 1888—1895 38 pCt. aller dort gestorbenen Seeleute der Tuberkoluse erlegen. —

Um zu beweisen, dass der Heilungsprozess an Bord durch eine falsche Diagnose und demnach unrichtige Behandlung unterbrochen, wenn nicht gar aufgehoben wird, schreibt der Verfasser, dass ihm ziemlich häufig Kranke von Schiffen gebracht werden, »bei denen das Grundleiden nur noch eine untergeordnete Rolle spielt, die aber durch unzweckmässige, oft gänzlich mangelnde Pflege und Behandlung aufs äusserste heruntergebracht und bei unzureichender und unzweckmässiger Ernährung oft halb verhungert sind. Diese Kranken erholen sich in den Krankenhäusern in der Regel durch die bessere Pflege allein wunderbar schnell, während ihnen der baldige Tod gewiss war, wenn sie noch länger an Bord geblieben wären!«

An anderer Stelle zählt der Verfasser die von deutschen Schiffen mitzunehmenden Medikamente auf, deren Anzahl nach seiner Ansicht nicht ausreicht. Er fordert zur besseren Beköstigung der Kranken die Mitnahme von Bier, kondensierter Milch, Fleischpepton, Sago, Hafergrütze und Wein. Im Anschluss an diesen Vorschlag findet sich folgende Äusserung:

»Die Ernährung Schwerkranker an Bord der Schiffe ohne Arzt lässt sehr viel zu wünschen übrig. Die Kapitäne haben im Allgemeinen für diese Aufgabe gar kein Verständnis und kein Interesse. Wenn der Kranke das, was ihm geboten wird, nicht mag, bekommt er gar nichts. Viele Kranke kommen halb verhungert im Hafen an und auf der Reise gehen zumeist Manche nur infolge mangelhafter Ernährung zu grunde.«

Diese Worte enthalten einen schweren Vorwurf, für den Herr Dr. Nocht die Verantwortung trägt. Dass an Bord die Pflege und Behandlung zuweilen unzweckmässig werden kann, ist möglich, aber wegen der lückenhaften Kenntnisse der Behandelnden auch entschuldbar, dass den Kranken aber Pflege und Behandlung gänzlich mangeln, ist eine Behauptung, für die, soweit deutsche Schiffe in Betracht kommen, der Verfasser den Beweis schuldig geblieben ist. — Bei seiner Kritik der deutschen Verhältnisse weist Herr Dr. Nocht wiederholt als vorbildlich auf das Ausland hin. Wie gering aber grade in der englischen Handelsmarine die Fürsorge für die Kranken ist, geht aus der an anderer Stelle gebrachten Mitteilung hervor, wonach dort noch heute über die Zweckmässigkeit einer Einrichtung gestritten wird, deren Wert bei uns längst erkannt und auch praktisch erprobt ist. Wir meinen den Unterricht in der Gesundheitspflege, der Hilfeleistung bei Unglücksfällen und der Krankenbehandlung an Bord, wie er auf deutschen Navigationsschulen eingeführt ist. Herr Dr. Nocht, der auf diese Kurse hinweist, hält die dort gestellten Anforderungen nicht für genügend und macht Vorschläge, deren Studium den Personen, an die sie gerichtet sind, zu empfehlen ist.

Bei der Besprechung der Behandlung von geschlechtlichen Krankheiten lesen wir die folgende Stelle:

»Geschlechtskranke Seeleute haben vorläufig noch keinen Anspruch auf Bezahlung der Kur-

*) Die eingeklammerten Zahlen bedeuten die Todesfälle.

kosten durch den Reeder. Diese veraltete Ausnahmebestimmung hat für die Seeleute noch weniger Berechtigung als für die Mitglieder der Krankenkassen auf dem Lande, wo sie von allen Ärzten und Einsichtigen für schädlich und ungerechtfertigt erklärt wird und auch tatsächlich bei vielen Krankenkassen ausser Kraft gesetzt ist«.

Nehmen wir auch an, der Verfasser hat mit dem Wort »vorläufig« im ersten Satz andeuten wollen, dass sich in absehbarer, schon gesetzlich festgelegter Zeit die Sachlage ändert, so würden wir eine daraufbezügliche Bemerkung im Interesse der Leser seiner Schrift umsomehr für notwendig gehalten haben, als man aus dem zweiten Satz noch weniger als aus dem ersten den Eindruck zu gewinnen vermag, dass diese ganze Kritik schon vom 1. April 1903 ab vollständig hinfällig ist. Nach der neuen Seemannsordnung (§§ 59–61 und 70) hat der geschlechtskranke Schiffmann nicht nur Anspruch auf Heilung und Verpflegung, sondern auch auf Weiterbezug seiner Heuer, solange er an Bord ist.

Mit Interesse haben wir das Kapitel über die Schiffsärzte gelesen. Da ein näheres Eingehen auf alle Einzelheiten zu weit führen würde, müssen wir uns auf die Mitteilung beschränken, dass Herr Dr. Nocht sehr entschieden für eine bessere Vorbildung der Schiffsärzte eintritt. Von der Verwirklichung dieser Forderung verspricht er sich nicht nur einen grossen Nutzen für die Behandlung der Kranken, sondern auch für die Stellung des Arztes an Bord.

Am Schluss seiner Abhandlung spricht der Verfasser noch einer besseren Krankenfürsorge auf deutschen Hochseefischern das Wort. Er erwartet, da die bis jetzt gebildeten Fischereigesellschaften finanziell nicht so stark wie die Reeder überseeischer Schiffe sind, dass durch wohltätige Spenden und Sammlungen die Mittel zur Verwirklichung der von ihm angestrebten humanitären Zwecke geschaffen werden.

Alles in Allem darf gesagt werden, dass die Nocht'sche Schrift, wenn sie auch an einzelnen Stellen zu lebhaftem Widerspruch reizt, weil der Verfasser im Verfolg seiner Absicht sich zu ungerechten Behauptungen hinreissen lässt, doch eine Veröffentlichung ist, der wir weiteste Verbreitung in deutschen Schiffahrtskreisen wünschen.

Die Witterungsverhältnisse auf dem Nordatlantischen Ozean im Januar 1903.

Von Dr. E. Herrmann.

1. bis 3. Januar. Der niedrigste Luftdruck befindet sich über den mittleren Teilen des Nordatlantischen Ozeans. Die Winde sind daher über dem östlichen Teile des Ozeans mit Ausnahme allenfalls der nächsten Nähe der europäischen Westküsten vorwiegend südlich bis westlich, drehen in der Mitte des Ozeans nach Nordwesten und nahe den nordamerikanischen Küsten von vorübergehenden Krimpern abgesehen nach Norden; in der Umgebung der Minima in mittleren Breiten sind sie zeit- und stellenweise stürmisch.

4. bis 7. Januar. Über dem Golfstrom und den östlichsten der Vereinigten Staaten entwickelt sich eine Depression und verbindet sich mit einer Depression über den isländischen Gewässern. Auch über den östlichsten an Europa angrenzenden Meeresteilen ist der Luftdruck niedriger als weiter westwärts. Über dem östlichen Teile des Ozeans, besonders zwischen den Azoren und der portugiesischen Küste, gehen daher die Winde in nördliche Richtung um. Über den mittleren Breiten und in der Mitte des Ozeans sind sie vorwiegend südwestlich, über dem westlichen Teile des Ozeans veränderlich.

8. bis 10. Januar. Der über dem Golfstrom lagernde Ausläufer der Depression verschiebt sich, mehrere Minima enthaltend, ostwärts, über dem nördlichen Teile des Golfstromes von einem Hochdruckgebiete gefolgt. Über Westeuropa oder den angrenzenden Meeren erstreckt sich niedriger Luftdruck weit nach Süden. Über der östlichsten Hälfte des Ozeans sind die Winde nordwestlich und stürmisch, über den westlichen Meeresgebieten östlich und nördlich.

11. bis 12. Januar. Über dem Ozean treten zahlreichere Luftdruckminima auf und auch eines in der Gegend der Azoren. Es herrscht daher keine allgemeinere Luftströmung vor; die Winde sind sehr veränderlich; auf dem östlichen Teil des Ozeans erhalten sich noch die stürmischen nordwestlichen Winde.

13. bis 15. Januar. Über dem östlichen Ozean erstreckt sich niedrigerer Luftdruck weit nach Süden bis gegen die Kanarischen Inseln hin, über dem westlichen Ozean ebenso bis gegen die Bermuden. Von den europäischen Küsten aus westwärts fortschreitend gehen daher die Winde aus südlichen und westlichen Richtungen in nördliche, über der Mitte des Ozeans wieder in südwestliche und näher an den amerikanischen Küsten abermals in nordwestliche um. In den mittleren Breiten sind die Winde vielfach stürmisch.

16. bis 17. Januar. Von dem Gebiete niedrigen Luftdruckes über dem östlichen Ozean trennt sich ein Teil, der ein Minimum in der Gegend von Madeira umgibt, ab; eine andere Depression erstreckt

sich von dem östlichen Nordamerika und den angrenzenden Gewässern gegen das Isländische Meer hin. In den mittleren und niederen Breiten westlich von Europa sind daher die Winde vielfach östlich und nordöstlich, weiter westwärts überwiegend südwestlich und vielfach stürmisch.

18. bis 19. Januar. Sowohl über dem südwestlichen Europa, als auch über der Mitte des Ozeans und dann wieder über dem westlichen Teile desselben ist der Luftdruck niedriger als in der Umgebung dieser Gegenden. So finden sich nahe den europäischen Küsten vielfach östliche Winde vor, die westwärts fortschreitend in südliche, dann in nördliche und nordwestliche, schliesslich wieder in südwestliche und westliche übergehen. Über der Mitte des Ozeans in mittleren Breiten treten die Winde stürmisch auf.

20. bis 22. Januar. Von Westindien aus zieht sich höherer Luftdruck bis gegen Südwesteuropa, nördlich davon, also etwa vom Golfstrome bis zu den isländischen Gewässern erstreckt sich eine Depression; in den mittleren Breiten der westlichen Hälfte des Ozeans ziehen mehrere Minima ostwärts. Über dem östlichen Teile des Ozeans und zwar bis in die Umgebung der Azoren, ausser den Meeresteilen näher an der portugiesischen Küste sind die Winde vorherrschend südwestlich, in der Umgebung der weiter westwärts liegenden Minima umlaufend und stürmisch.

23. bis 25. Januar. Der Hochdruckstreifen über dem Ozean nimmt eine etwas nördlichere Lage an, doch bleibt über dem Golfstrom der Luftdruck niedriger als weiter ostwärts. Südlich von den Azoren tritt ein Luftdruckminimum auf. Über dem östlichen Ozean sind die Winde demnach vielfach östlich und südlich, über dem westlichen Ozean, von Ausschiessern abgesehen, vorwiegend südwestlich.

26. bis 28. Januar. Vom Grönländischen Meere erstreckt sich eine Depression über der Mitte des Ozeans südwärts; dieselbe ist im Osten und Westen durch hohen Luftdruck begrenzt. Südliche und östliche Winde über dem östlichen, nördliche über dem westlichen Teile des Ozeans sind die Folge dieser Druckverteilung. An der amerikanischen Küste drehen die Winde nach Südwest zurück. In der Umgebung der Minima, die an der Spitze der Depression über den mittleren Breiten auftreten, sind die Winde stürmisch.

29. bis 31. Januar. Die Depression verlagert sich von der Mitte des Ozeans ostwärts gegen Europa hin; über dem Golfstrome erscheint eine neue Depression. In der Nähe der Küsten Europas bis nach Nordafrika hin wehen vorwiegend südliche Winde, die weiter westwärts in der Umgebung des 50. Breitengrades in starke und sehr stürmische, vorwiegend westliche und südwestliche, jedoch in der Umgebung der Minima, welche diese Breiten berühren, in umlaufende Winde übergehen, in niederen Breiten westwärts fortschreitend, gehen die Winde zunächst in nördliche und erst jenseits der Azoren ebenfalls in südwestliche über. An der amerikanischen Küste drehen die Winde vielfach nach Nordwest.

Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts und der Binnenschiffahrt.

Mitgeteilt vom Reichsgerichtsrat Dr. Sievers.

15) Konkurs des Versicherers. Allgemeine Seeversicherungs-Bedingungen § 168.

Die Allgemeinen Seeversicherungs-Bedingungen bestimmen in § 168 (in Übereinstimmung mit Hand.-Ges.-Buch § 898), dass der Versicherte, wenn der Versicherer zahlungsunfähig geworden ist, befugt ist, nach seiner Wahl entweder von dem Versicherungsvertrage zurückzutreten und die ganze Prämie zurückzufordern oder einzubehalten, oder auf Kosten des Versicherers eine neue Versicherung zu nehmen, die dann nach § 12 nicht als ungültige Doppelversicherung gilt. Ein Hamburger Kaufmann hatte bei einer Versicherungs-Gesellschaft, die im Februar 1901 in Konkurs erklärt wurde, durch mehrere laufende Polizen für eine grosse Anzahl von Schiffen Versicherung genommen und machte nach Ausbruch des Konkurses von der erwähnten Bestimmung in der Weise Gebrauch, dass er unter Anzeige an den Konkursverwalter für 9 namhaft gemachte Schiffe auf Kosten der in Konkurs geratenen Gesellschaft anderweitig neue Versicherung nahm. Demnächst wurde streitig, ob sich der Kaufmann für die Prämien aus den neuen Versicherungsverträgen dadurch decken dürfe, dass er deren Betrag von den Prämien in Abzug brachte, die er der in Konkurs verfallenen Gesellschaft aus den laufenden Polizen noch schuldete, oder ob einer derartigen Aufrechnung konkursrechtliche Bestimmungen entgegenständen. Das Reichsgericht hat diese Frage in Übereinstimmung mit dem hanseatischen Oberlandesgerichte unter eingehender Begründung dahin entschieden, dass die Aufrechnung zulässig sei.

Urteil des I. Zivil-Senats vom 1. November in Sachen Patr. Assecur. Co. contra Wehrbahn. Rep. I. 178/02.

Optische Signale bei Nacht.

Vor etwa acht Jahren war ich auf einem Schiffe in den chinesischen Gewässern, wo wir mehrmals den Mangel eines Nachtsignalsystems empfanden. Nachdenken und Zufall führten mich darauf, für Nachtsignale die Zeichen analog den Fernsignalen zusammenzustellen. Nach dem alten Signalbuche waren dazu drei verschiedene Lichtzeichen erforderlich. Signalversuche nach diesem System mit roten, grünen und weissen Lichtern in gleichen Abständen von einander und abzulesen von oben nach unten oder von links nach rechts, fielen befriedigend aus. Für die Hilfszeichen wich ich von dem Fernsignalsystem ab und setzte für »Anruf« »Gruppe« und »Verstanden« zwei grüne Lichter ein; für »Ausstreichen« resp. »Nicht verstanden« zwei rote Lichter. —

Im Mai 1895 nach Deutschland zurückgekehrt, besprach ich dann meine Idee mit meinem früheren Lehrer Herrn Direktor Dr. Schulze und sah dann nach, ob dieser naheliegende Gedanke schon früher erörtert sei. In der »Hansa« und im »Nautical Magazine« konnte ich nichts dementsprechendes finden. Ich tat dann einleitende Schritte behufs Patentierung, sah mich allein aber aus verschiedenen Gründen nicht im stande, die Angelegenheit zum gewünschten Ende zu führen. Bald darauf musste ich auch wieder zur See.

Vor etwa einem Monate benutzte ich nochmals die Gelegenheit, um über Nachtsignale die einschlägige Literatur durchzusehen. Ich fand nichts, was sich mit meiner Idee deckte. Erst nachträglich — wenige Tage vor meiner Abreise nach Ostasien — wurde ich auf eine Veröffentlichung von Franz Reinecke-Hannover und auf eine 1902 in Lissabon gedruckte Broschüre aufmerksam gemacht.

Das Thema »Verständigung von Schiff zu Schiff oder von Schiff zu Land« scheint mir aber doch so wichtig, sodass ich hiermit einen Meinungsaustausch über dies Thema herbeiführen möchte.

Man hat sich die wahrlich langwierige und grosse Arbeit gemacht, das ganze Tagsignalsystem und das Signalbuch umzuarbeiten, um den Signalverkehr bei Tage einfacher und schneller zu gestalten. Es folgt, wenn der Signalverkehr bei Tage derart wichtig, ist er bei Nacht ebenso wichtig. In nautischen Zeitschriften finden sich zahlreiche Artikel über Nachtsignalsysteme und Nachtsignalapparate; diese lebhafte Erörterung zeigt am deutlichsten, welches Interesse der Angelegenheit allgemein entgegengebracht wird. Die Kommission, welche 1888 in England eingesetzt wurde, um die Frage der Nachtsignale zu prüfen, kam bekanntlich zu dem Schlusse: any general demand on the part of Merc. Mar. for a general system of night-signalling etc. Naut. mag. 1888. S. 340. 1889. S. 714.

In nautischen Zeitschriften werden verschiedene Alphabete befürwortet, bei deren Zusammensetzung das Prinzip leitend gewesen ist, mit einer möglichst geringen Anzahl von Zeichen auszukommen. Die meisten Ansichten neigen sich Systemen zu, welche auf dem sogenannten Morse'schen Prinzip beruhen. Einige wollen durch kurze und lange Blinke oder durch weisse und rote Blinke die Signalbuchstaben darstellen, einige die Zahlen von 0—9 und wünschen dann im Signalbuche neben den Buchstabengruppen Zahlengruppen für den Nachtgebrauch.

Das neue Signalbuch gibt für den Signalverkehr bei Nacht neun Signale, für nicht vorgesehene Mitteilungen hat man dann zu dem Morse'schem Alphabet zu greifen. Zu dem zwei Tagsygnalsystem tritt damit ein drittes System. Das Signalisieren darnach kann nur durch bedeutende Übung erlernt werden, und diese Übung wird bald verloren gehen, wenn man keine Gelegenheit dazu hat. Es erfordert weiterhin vom Signalempfänger die gespannteste Aufmerksamkeit und mindestens die gleiche Übung als vom Signalgeber. Es wird nicht leicht sein, im Lichtmeer eines grossen Schiffes oder einer belebten Küste den kurzen und langen Blinken zu folgen.

Aus dem Signalbuche geht sodann nicht mit Klarheit hervor, ob die bearbeitende Kommission gedacht hat, es sollten nun die Buchstabengruppen des internationalen Signalbuches gemacht werden. Auf diese Weise würden sich zahlreiche Fehler einschleichen, welche sich beim Buchstabieren gewöhnlich am Schlusse des Wortes oder Satzes ausmerzen lassen. Bei den verschiedenen Kriegsmarinen wird meines Wissens nach dieses System nur zum Buchstabieren in der betreffenden Sprache gebraucht.

Charakteristisch für ein vollkommenes Sygnalsystem würde sein, dass ein und dasselbe System bei Tage, bei Nacht und bei Nebel anwendbar ist; weiter ist der Prüfstein eines Signalsystems immer seine Sichtweite. Siehe: Vize-Admiral Colomb im »naut. mag.« 1893, S. 712.

Das neue Fernsignalsystem besteht aus Zusammenstellungen von vier verschiedenen Körpern zu je drei in Gruppen. Setzt man für die vier Körper des Fernsignalverkehrs vier Lichtzeichen ein, so hat man ein Nachtsignalsystem ohne das Gedächtnis mit einem besonderen Systeme zu beschweren. Es wäre dies ein Schritt in der von Colomb angegebenen Richtung.

Dass bei einem auf dem Fernsignalsystem basierenden Nachtsignalsystem jeder Buchstabe aus der gleichen Anzahl von Lichtzeichen bestände, halte ich für einen wesentlichen Vorteil. Bei dem Morse-Alphabet hat man nicht nur auf die Lichtzeichen selbst zu achten, sondern auch auf die Pausen; also nicht nur auf das, was man sieht, sondern auch auf das, was man nicht sieht.

Nun kommen wir zu der Frage, wie Signale nach solchem Systeme auszuführen wären. Denkt man sich die Ausführung durch Laternen oder Raketen oder Leuchtkugeln, so wären vier verschiedene Farben nötig. Ich höre schon ein allgemeines Geschrei, dass es soviel Farben ja garnicht gibt, dass sie entweder nur auf nahe Entfernungen zu sehen oder garnicht zu unterscheiden sind. Praktische Versuche hätten erst zu ergeben, welche Farben resp. Farbennuancen zu wählen wären. Ich möchte weiss, rot, gelblichgrün und blau vorschlagen. Die Seitenlichter zeigen selten ein reines grün, sehr häufig blaugrün und garnicht selten blau, so hat man sich daran gewöhnt zu sagen, blaue und grüne Lichter sind nicht von einander zu unterscheiden. Es gibt eine ganze Anzahl Kompaniesignale, welche blaue Raketen oder blaue Sterne zeigen. Nun zur Sichtweite; wie weit sind Flaggen bei Tage wohl unter günstigen Umständen auszumachen? Bei Windstille, wenn der Wind recht nach dem oder recht vom Signalgeber ansteht, oder wenn die Flaggen nahe der Sonne, nur auf wenige 100 m oder auch garnicht auszumachen sind. Ich erinnere einen Fall aus dem chinesisch-japanischen Kriege, wo wir bei einer Windstärke von 7—8, also heftig flatternden Flaggen, auf eine Entfernung von 500 m und trotzdem wir in einem Winkel von ca. 2 Strich auf die Flaggen unserer Convoydampfer einsahen, diese für einen Zeitraum von 5 Min. nicht ausmachen konnten, trotzdem wir mit 5 Gläsern nach dem Signale sahen.

Je höher Lichtsignale gezeigt werden, einen umso dunkleren Hintergrund würden sie haben; also umso weiter wären sie zu sehen, umso leichter abzulesen. Signalstationen liegen meistens in der Nähe von Leuchttürmen; bei allen Signalen nach Morse würde das Licht der Morsesignale meistens vom Leuchtfeuer verschluckt werden. Bei Leuchtkugeln oder Raketen ist dies schon viel weniger der Fall.

Von Signalpistolen und Raketengewehren gibt es eine ganze Anzahl (Berkholz, Kotting, N. H. Helpire u. a. m.). Herrn Behr ist ein Raketengewehr patentiert, mit dem man Signale bis zu vier Einzelzeichen abgeben kann; jeder Buchstabe kann also mit einmal geladen werden, die Einzelzeichen des Buchstabens treten jedoch beim Schuss automatisch nacheinander in die Erscheinung. Es ist Herrn Behr sodann nach langen

Versuchen gelungen, vier gänzlich unterschiedliche Lichtzeichen herzustellen, einen roten Stern, einen grünen Stern, einen roten Blitz und einen grünen Blitz. Diese Behr'schen Lichtzeichen sind auf 12—15 Meilen auszumachen. Die Ausführung vermittels des Behr'schen Raketengewehres und der Behr'schen Lichtzeichen wäre etwa die gegebene praktische Ausführung eines auf dem Fernsignalsystem basierenden Nachtsignalsystems, wenn auf grössere Entfernungen signalisiert werden soll. Herr Behr hat in seiner Zeichentabelle den Buchstaben die Ländernamen als Einzelbedeutungen gegeben; ich glaube, man wählte besser die Bedeutungen, welche den einzelnen Buchstaben des Fernsignalsystems beigelegt sind.

Äusserst interessant ist nun in der Vorrede (Seite XIII) des internationalen Signalbuches der Passus: »dass die Einführung eines allgemeinen Nachtsignalsystems nicht ratsam erschien, weil solche Signale in belebten Schiffahrtstrassen eine Quelle anderer Gefahren für Schiffe seien.« In welchen Fällen in belebten Gegenden das Signalisieren bei Nacht zu beschränken oder ganz zu unterlassen ist, kann man füglich den Seefahrern selbst überlassen. Man hält doch die Abgabe der jetzigen Kompagniesignale nicht für gefährlich. Wie können selbst in den belebtesten Gegenden die Behr'schen Zeichen, andere farbige Raketen oder Leuchtkugeln irgend wie Gefahren für andere Schiffe herbeiführen? Die Kriegsmarinen signalisieren beständig mit Leuchtkugeln und sogar mit farbigen Lampen, diese Signale müssten dann ebenso gefährlich für andere Schiffe sein.

Zum Schlusse möchte ich nochmals das Wesentliche meines Vorschlages wiederholen: Vier nach Farbe oder Art unterschiedliche Lichtzeichen sind zu je drei analog dem Fernsignalsystem für ein Nachtsignalsystem zusammenzustellen. Für die Hilfszeichen »Anruf«, »Gruppe« resp. »Verstanden« zwei grüne Laternen oder Doppelrakete; für »Ausstreichen« resp. »Nicht vorhanden« zwei rote Lichtzeichen. — Versuche hätten zu ergeben, bis zu welchen Entfernungen Laternen oder Raketen von vier verschiedenen Farben auszumachen sind; weitere Versuche würden die Anpassungsfähigkeit der Behr'schen Signale an ein solches Nachtsignalsystem beweisen und damit bei Nacht ein Signalisieren auf weitere Distanzen ermöglichen, als jetzt bei Tage.

Fr. Rohwoldt.

Die Entwickelung des Navigationsschulwesens in Deutschland.

Das nautische Unterrichtswesen in Deutschland bildete sich am ersten in Hamburg aus. Hier wurde auch am 1. Oktober 1749 die erste staatliche Navigationsschule in Deutschland gegründet. Der erste Unterricht wurde nur mit wenigen Schülern begonnen und auch hier waren noch die Anforderungen zunächst keine besonders grossen. Jeder, welcher aufgenommen werden wollte, musste, aber erst nach 1785, eine Prüfung im Lesen und Rechnen bestehen, um in die Schule der Admiralität aufgenommen werden zu können. In der Zeit von 1810 bis 1815, unter französischer Herrschaft, war die Schule suspendirt, wurde dann aber beim Wiederaufblühen von Handel und Schiffahrt neu eingerichtet. Der theoretische Unterricht nahm wöchentlich 24 Stunden in Anspruch. Ausserdem wurden Sternkunde und astronomische Beobachtungen betrieben. Im Jahre 1826 fasste der Senat den Beschluss, dass vom 1. Januar 1827 an niemand auf Hamburgischen Seeschiffen als Steuermann zugelassen werden dürfe, welcher nicht aus einer staatlichen Prüfung hierfür den Befähigungsnachweis geliefert hätte. Hiernach entwickelte sich die Schule naturgemäss in besonderer Weise, weil jetzt ein viel umfangreicheres Schülermaterial vorlag als früher.

Die Einführung des obligatorischen Unterrichts entsprang offenbar einem besonderen Bedürfniss, denn bereits im Jahre 1781 hatte der preussische Gesandte in Kopenhagen an seinen König berichtet, dass die vielen Unglücksfälle der preussischen Schiffe auf die mangelhafte Ausbildung der Kapitäne und Steuerleute zurückzuführen seien und derselbe forderte dann die Einführung von Befähigungsnachweisen für Seeschiffer und Steuerleute. Hierauf wurde im Jahre 1782 in Emden eine städtische Unterrichtsanstalt für Seeleute eingerichtet und schon bald ging man in Emden dazu über, diese Schule gewissermassen obligatorisch zu machen, wodurch der Besuch derselben natürlich wesentlich gefördert wurde.

An der Ostsee wurden die Schulen erst etwas später eingerichtet. Im Jahre 1817 errichtete das preussische Handelsministerium in Danzig eine Navigationsschule mit dreisemestrigem Unterricht. Der Unterricht wurde nur im Winter ertheilt und nahm in Folge dessen mitunter 2 bis 3 Winter in Anspruch. In den 20er Jahren wurden in Memel, Pillau, Stettin und Stralsund Navigationsschulen für Steuerleute errichtet.

Die Navigationsschule zu Emden ging im Jahre 1815 in die Verwaltung des Königreichs Hannover über, und dieses führte im Jahre 1845 den obligatorischen Unterricht ein. Im Jahre darauf wurde die in Papenburg bestehende Privatschule verstaatlicht. 1846 wurde ebenfalls in Timmel eine Königliche Navigationsschule gegründet, 1865 diejenige zu Leer verstaatlicht. Verschiedene andere Schulen, welche in den 40er und 50er Jahren gegründet wurden, so diejenigen zu Cranz, Wischhafen, Blumenthal, sind später eingegangen.

In Schleswig-Holstein entwickelte sich das Navigations-Schulwesen selbstverständlich ganz unabhängig von den vorgenannten. Die erste Privatschule wurde in Wyk auf Föhr errichtet. Im Jahre 1802 wurde eine Königliche Verordnung erlassen, nach welcher sich Steuerleute und Schiffsführer einer Prüfung unterziehen mussten. Bis zum Jahre 1870 hat das nautische Unterrichtswesen in der Provinz in Privathänden gelegen, jetzt bestehen noch Navigationsschulen in Altona, Flensburg und Apenrade, eine frühere in Arnis bestandene ist eingegangen.

In Bremen wurde im Jahre 1798 die erste Schule eingerichtet, doch ging dieselbe im Jahre 1800 wieder ein und erst im Jahre 1825 wurde eine staatliche Navigationsschule errichtet. 1828 wurde für dieselbe der Prüfungszwang eingeführt. In Lübeck wurde im Jahre 1808 eine Navigationsschule eingerichtet, welche im Jahre 1827 ebenfalls zum Prüfungszwang für Steuerleute überging. Die mecklenburgischen Navigationsschulen wurden erst später gegründet und zwar diejenige zu Wustrow im Jahre 1847, diejenige zu Rostock im Jahre 1854. Im Grossherzogtum Oldenburg wurde im Jahre 1856 eine bereits über 20 Jahre bestehende Privatschule zu Elsfleth reorganisirt und in eine staatliche Anstalt übergeführt.

Seitdem im Jahre 1869 die Bekanntmachung des Reichskanzlers erlassen ist, ist das Navigationsschulwesen in seiner inneren Beschaffenheit weiter ausgebildet und vertieft worden, zu verschiedenen Malen haben zur Reorganisation der Prüfungsvorschriften und einer Reform des Navigationsschulwesens überhaupt Fachdifferenzen stattgefunden, und es ist beabsichtigt, weiter über die Vertiefung und Ausgestaltung des Unterrichts zu verhandeln; es darf erwartet werden, dass bei dem heutigen Stande der nautischen Wissenschaften und dem fruchtbaren Ineinanderarbeiten von Theorie und Praxis gute Ergebnisse erzielt werden.

Stapelläufe von deutschen und britischen Werften (November 1902).

Gattung	Grössenverhältnisse	Raumgehalt	Auftraggeber	Erbauer	Name des Schiffes	Class.-Ges.
			a) deutsche Werften.			
PD	137×17×12 m	8000 BRT.	Norddeutscher Lloyd, Bremen	Joh. C. Tecklenburg, Geestemünde	Roon	G
„	385×45'3"×29'6"	3300 »	Hamburg-Amerika Linie	Flensburger Schiffsbau-Gesellsch.	Prinz August Wilhelm	»
FD	255×36×20	2100 »	M. Struwe, Blankenese	Henry Koch, Lübeck	M. Struwe	»
S	348×46'3"×26'10"	3100 »	F. Laeisz, Hamburg	Joh. C. Tecklenborg, Geestemünde	Pangani	»
			b) englische Werften.			
K	165×26×12'3"	—	Britische Admiralität	Mordey & Carney, Woolston	Bison	
FD	373×48×30'10"	7000 t Tf.	LinghamTimber&TradingCo, London	Northumberland Shipb. Co., Howden	Oakwood	L
„	360×47×29'9"	—	Engl. & Americ. S. S. Co., London	C. S. Swan & Hunter, Wallsend	Dominion	BC
PD	424×52'6"×32'3"	—	Österreichischer Lloyd, Triest	Wigham,Richardson&Co.,Newcastle	Persia	B
TD	483×55×34'10	—	Shell, Transp. & Trading Co .London	Wm. Gray & Co., W,-Hartlepool	Spondilus	L
PD	—	—	British-India S. N. Co., Liverpool	James Laing & Sons, Sunderland	Yumuna	»
FD	330×46×23'9"	-	Pinkney & Campbell, Sunderland	Wm. Gray & Co., W.-Hartlepool	Antigua	»
„	337×25×25'3"	—	Blue Cross Line, Newcastle	Short Brothers, Sunderland	Dovendale	»
K	—	—	Peruanische Regierung	Eine Firma in Tranmere	Lerelo	
PD	300×40'6"×18'6"	—	Canadian Pacific Railway Co.	C. S. Swan & Hunter, Wallsend	Princess Victoria	»
FD	182×27'9"×13'3"	—	Shoreham S. S. Co., Shoreham	R. Williamson & Son, Worthington	Seagull	»
„	—	—	Edw. Hain & Sons, St. Yoes	J. Readhead & Sons, Shouth Shields	Tregantle	»
„	342×46'6"×27'6"	5150 »	W. Runciman & Co., Newcastle	W. Doxford & Sons, Sunderland	Clodmore	BC
„	260×37×21'2"	2600 »	Trinidad S. S. Co., London	Craig, Taylor & Co, Thornaby	Dicido	L
„	—	1340 BRT.	Fenwick & Co., London	NorthumberlandShipb. Co., Howdon	Holmwood	BC
PD	250×35×22'6"	—	Eine finnländische Firma	Raylton, Dixon & Co., Middlesbro	Nord II	BL
FD	314×46'6"×19'4"	—	Wingrove S. S. Co., London	Wigham,Richardson&Co.,Newcastle	Rosegrove	
TD	470×55'3"×35	10080 t Tf.	Shell, Transp. &Trading Co., London	Armstrong,Whitworth&C., Wallsend	Silverlip	L
			c) schottische Werften.			
PD	460×58×34'3"	7100 BRT.	Federal S. N. Co., London	John Brown & Co., Clydebank	Essex	»
FD	247×36×16	1100 »	Wholesale Society, Manchester	Murdoch & Murray, P.-Glasgow	Unity	»
„	385×51×26'9"	6250 t Tf.	H. & W. Nelson, Liverpool	Russell & Co., P.-Glasgow	Highland Hope	
„	455×54'10"×33'10"	10000 »	Knight Line, Liverpool	Ch. Connell & Co., Scotstoun	Knight of the Garter	
„	410×50×31'6"	5500 BRT.	Clyde S. S. Co., Glasgow	Scott & Co., Greenock	Nore	BC
„	497×58'3"×35'10"	7600 »	China-Mutual S. N. Co., Liverpool	D. & W. Henderson & Co., Patrick	Oanfa	L
TD	385×50×30	7000 t Tf.	Pure Oil Co., London	Grangemouth & Greenock Co.	Pennoil	GL
FD	260×35×16'6"	1000 »	Eine belgische Firma	Gourlay Bros. & Co., Dundee	Batavia IV	B
Seeleichter	273×39×24'4	3000 »	Kildalton Barque Co., Glasgow	Ailsa Shipb. Co.	Kildalton	L
			d) irische Werften.			
FP	450×55×33'4"	6500 BRT.	Tyser Line, London	Workman, Clark & Co., Belfast	Marere	L
PD	485×58×35'6"	7500 »	Pacific S. N. Co., London	Harland & Wolff, Belfast	Orita	

Ausserdem: a) 1 Seeleichter, 1 kl. Küstendampfer. b) 3 Frachtdampfer, 3 kl. Kustendampfer, 1 Seeleichter. 1 Seeschlepper. c) 1 Bergungsdampfer, 1 Bagger, 6 kl. Küstendampfer. 2 Fischdampfer, 2 Kriegstransportfahrzeuge.

Anmerkung. RPD bedeutet Reichspostdampfer, PD Passagierdampfer, FD Frachtdampfer, FsD Fischdampfer, K Kriegsschiff, KD Kabeldampfer, S Segler, T Tankdampfer, FS Feuerschiff, J Dampf-Jacht, DB Dampfbagger. — G Germanischer Lloyd, L Lloyd-Register, B Bureau Veritas, N Norske Lloyd, BC British Corporation.

Eine berechtigte Hilfslohnforderung.

Der Schooner des Kapitäns Oestmann hatte um Mitternacht am 18. Dezember 1901 nahe dem Feuerschiff Elbe II beim Versuche, zu wenden, zweimal die Wendung versagt. Daher hatte sich Schiffer Oestmann entschliessen müssen, nahe beim Vogelsand vor Anker zu gehen. Beim Versuche, den Anker fallen zu lassen, hatte sich das Ankerspill als beschädigt erwiesen, sodass an Backbordseite die Kettentrommel nicht lief. Deshalb hatte die Kette aus der Kettenscheibe geworfen werden müssen. Das Schiff lag danach bei 6 m Wasser dicht am Vogelsand und zwar so, dass es Wind und Strom direkt auf Vogelsand hatte. Der Wind hatte eine Stärke von 6—7 nach Beaufort, das Barometer stand sehr niedrig und die Luft war dick von Schnee. In dieser Situation bot der Schlepper »Biene« seine Hilfe an. Beide Schiffsführer vereinbarten einen Bergelohn von £ 100. Der Reeder des Schooners verlangte später eine Herabsetzung des Bergelohns. Dem Wunsche wurde nicht entsprochen. Das Landgericht, vor dem diese Angelegenheit zuerst zur Verhandlung kam, gab dem Reeder des Seglers Recht, worauf die Reederei des Schleppers sich an das hanseatische Oberlandesgericht wandte. Dieses entschied aus folgenden Gründen zu Gunsten des Klägers:

Die Lage des Schiffes war unter den vorhin geschilderten Umständen eine sehr gefährliche. Es konnte die Weiterfahrt nicht unternehmen; denn wenn es ohne Schlepperassistenz bei seinem beschädigten Ankerspill den ausgeworfenen Backbordanker überhaupt hätte hochnehmen können, so wäre es doch, darüber sind die beiderseitigen Schiffsführer einig, vom Wind und Strom sofort auf den Vogelsand gesetzt worden. Der Segler konnte aber auch nicht vor Anker liegen bleiben, denn er riskirte, da der Wind stark war und bei dem tiefen Barometerstande noch zuzunehmen drohte, auch dann die Strandung durch Wegtreiben auf den Sand. Die Aussicht, Hülfe zu erhalten, war sehr gering, denn passierende grössere Dampfer hätten wegen ihres Tiefganges nicht nahe genug kommen können und das Schneewetter hinderte die Fernwirkung der von dem Segler gesetzten Notsignals. Die bei dieser Sachlage vom Schlepper »Biene« geleistete Hülfe ist in dem vor Beginn der Rettungsarbeit geschlossenen Vertrage der beiden Schiffer mit den darin bedungenen 100 £ keineswegs übermässig bewertet worden. Bei der gefährlichen Lage und bei der sehr geringen Aussicht auf Hülfe von anderer Seite ist mit grosser Sicherheit anzunehmen, dass durch das Eingreifen der »Biene« der Totalverlust des Schooners vermieden worden ist. Besonderes Gewicht ist auch darauf zu legen, dass der Schlepper keineswegs bei zufälligem des Weges-Kommen die Hülfe gewährt hat, sodass der Hülfslohn für ihn einen gelegentlichen Extraverdienst bilden würde, sondern dass er in Cuxhaven liegend, sich der Aufgabe eines Bergungsdampfers unterzog

hatte. Er war schon Morgens 5 Uhr bei steifem Winde und Schneetreiben in See gegangen, um in Gefahr befindlichen Schiffen Beistand zu leisten und ist, nachdem ihm beim dritten Feuerschiffe mit Tagwerden ein englischer Dampfer signalisiert hatte, dass am Vogelsand ein Schooner liege und Notsignal zeige, schnellstens an die Unfallstelle gedampft. Diese besondere Fürsorge des zur Hülfeleistung gut qualifizierten Schleppdampfers für in Seenot befindliche Schiffe bedarf im Interesse der Schiffahrt der besonderen, solche Bestrebungen fördernden Belohnung von Seiten desjenigen Schiffes, dem sie im gegebenen Falle die Rettung gebracht hat. Der Schleppdampfer hat auch nicht ohne eigene Gefahr gehandelt, denn er ist beim Übergeben seiner Trosse so nahe an den Schooner gekommen, dass diesem mittschiffs an Backbordseite die Verschanzung eingedrückt wurde. Und die vom Schlepper aufgewendete Zeit betrug 9 Stunden, da er erst um 2 Uhr Nachmittags den Segler in Cuxhaven einbrachte.

In Berücksichtigung aller vorgedachten Umstände erscheint der im Vertrage bewilligte Hülfslohn von 100 £ nicht übermässig hoch, wenn auch der Wert des Schooners und seiner Ladung von insgesamt 35 000 Mk. nicht hoch gewesen ist. Der Lohn hat offenbar dem entsprochen, was beide Schiffsführer als den Umständen nach angemessene Vergütung erachteten. Zu einer Herabsetzung des bewilligten Lohnes hat deshalb das Berufungsgericht keine Veranlassung gefunden und daher auf die Berufung der Klägerin dem Klageantrage entsprochen.

Gefährlichkeit der Verladung von Tonerde-Rückständen.*)

Am 3. Mai cr. ist auf der Reise von Harburg nach Slemmesstad die Hamburger Jacht-Galasse »Meta Suhr« gekentert und gesunken und ein gleiches Schicksal hat am 14. Septbr. 1902 den auf der Reise von Harburg nach Christiania Fjord begriffenen Wyker Gaffelschooner »Carl & Conrad« betroffen. Befrachtet waren beide Schiffe mit einer aus Tonerde-Rückständen bestehenden Ladung, welche von der Norddeutschen chemischen Fabrik zu Harburg verschifft und in ersterem Falle als »Thon« deklariert war. In beiden Fällen ist die Ladung in festem Zustand an Bord gekommen und hat sich während der Fahrt in eine breiige flüssige Masse verwandelt, und zwar, wie im Falle »Meta Suhr« wahrscheinlich und im Falle »Carl und Conrad« direct erwiesen ist, ohne dass Wasser Zutritt zu der Ladung gefunden hatte. Durch gleiche Ladungen ist, wie vom Hamburger Seeamte durch nähere Ermittelungen festgestellt worden ist, auch eine Reihe ausländischer Schiffe in ernste Gefahr gebracht worden. Ueber die Natur der Tonerde-Rückstände sowie über die Frage, auf welche Weise den durch ihre Verschiffung der Schiffahrt drohenden Gefahren am Wirksamsten vorgebeugt werden kann, hat sich ein von uns gehörter Sachverständiger wie folgt ausgesprochen:

»Nach den von mir eingezogenen Erkundigungen besitzen die Tonerde-Rückstände die Eigentümlichkeit, unter Druck und unter Erschütterungen oder Bewegungen das von ihnen aufgesaugte Wasser abzugeben, wodurch die ganze Masse breiartig flüssig wird. Es ist dies eine Erscheinung, die auch bei andern, ähnlichen Substanzen beobachtet werden kann. Die Tonerde-Rückstände sollen auch beim Transport mittelst Fuhrwerk auf der Landstrasse durch die hierbei auftretenden Erschütterungen eine breiartige Form annehmen.

Das Verladen von Tonerde-Rückständen wäre demnach in gewöhnlichen Segelfahrzeugen und Dampfern nur dann zu gestatten, wenn ein stark und dicht hergestelltes, hölzernes oder eisernes Längsschott zur Anwendung gelangt.

Das in hölzernen Schiffen anzubringende hölzerne Längsschott müsste überall dicht schliessen und wäre deshalb in den Längsfugen leicht zu kalfatern oder in anderer geeigneter Weise abzudichten. Im Vorderschiff würde immer ein hölzernes Querschott anzubringen sein, das sich gleichfalls dicht an die innere, feste Wegerung anschlösse und gleichfalls leicht kalfatert sein müsste. Wenn sich im Hinterschiff das Längsschott nicht dicht an das Totholz anschliessen lässt, so wäre dort gleichfalls ein dicht hergestelltes Querschott anzubringen. Die Füllungen der Bodenwegerung wären gleichfalls leicht zu kalfatern, um zu vermeiden, dass die Tonerde in die Bilge gelangt und die Pumpen verstopft.

Das Gleiche gilt für die Verladung von Tonerde-Rückständen in Dampfern.«

Der Genossenschaftsvorstand hat sich sodann in seiner Sitzung vom 11. November cr. in Anwesenheit von Vertretern der Reichsregierung ganz eingehend mit der Angelegenheit befasst und ist zu dem einstimmigen Beschlusse gelangt, entsprechende Bestimmungen in die Unfallverhütungs-Vorschriften bei Gelegenheit der nächsten Revision derselben aufzunehmen. Schon jetzt aber hält derselbe es für seine Pflicht, auf die hohe Gefährlichkeit der aus Tonerde-Rückständen sich zusammensetzenden Ladungen die Aufmerksamkeit der Mitglieder der See-Berufsgenossenschaft speziell hinzulenken und denselben die Ergreifung besonderer Vorsichtsmassregeln bei diesen Ladungen dringend zu empfehlen. Diese würden sich in erster Linie auf die Anbringung von Längsschotten und eventuell von Querschotten sowie auf eine sorgfältige ständige Kontrolle der Ladung während der Reise zu erstrecken haben. Auch dürfte es angezeigt sein, bei allen als »Ton« deklarierten Ladungen in eine nähere Prüfung darüber einzutreten, ob nicht diese mehr harmlose Bezeichnung als Deckschild für Tonerde-Rückstände dient.

Der Genossenschaftsvorstand.
Richd. C. Krogmann, Vorsitzender.

*) Eine Bekanntmachung der Seeberufsgenossenschaft.

Schiffbau.

Bauaufträge.

Die Dampffischereigesellschaft »Nordsee« in Nordenham gab bei der Bremerhavener Schiffswerft von G. Seebeck A.-G. **vier neue Fischdampfer** in Auftrag. Sie sollen eine Länge von 42 Meter erhalten und werden damit noch 5 Meter länger als die bisher grössten der Gesellschaft. Ferner hat die Werft einen Schleppdampfer für Bremerhavener Rechnung in Bau erhalten.

* * *

Stapelläufe.

Am 10. d. M. lief auf der Neptun-Werft in Rostock der Frachtdampfer **»Elisabeth«** für die Rhederei H. Schuldt-Flensburg vom Stapel. Ein Neubau von folgenden Abmessungen: 301′ × 41′ × 21′ 3″.

* * *

Auf der Werft des Bremer Vulkan lief am 15. Dezember der für Rechnung der Hamburg-Amerika Linie neuerbaute Doppelschrauben-Post- und Passagierdampfer **»Prinz Oskar«** glücklich vom Stapel. Die Dimensionen sind: 420 × 49 × 29′ 6″. Es ist als Dreidecker gebaut und hat seine sämtlichen Einrichtungen für 150 Passagiere I. Kl. über dem Oberdeck

in drei verschiedenen Aufbauten. Auch die Einrichtungen für 1000 Zwischendecker sind in luftiger, zweckentsprechender Weise getroffen, wie überhaupt bei dem Schiffe in erster Linie auf seine Bestimmung, die Tropenfahrt nach Brasilien, Rücksicht genommen worden ist. Zur gemeinsamen Benutzung für die Kajütspassagiere dient ein 150 Personen fassender Speisesalon, ein Damen- sowie ein Rauchsalon, alles in geschmackvollster und der Neuzeit entsprechender Weise ausgeführt und auf dem obersten Promenadendeck gelegen. Zum Betriebe des Schiffes dienen zwei vierfache Expansionsmaschinen von zusammen etwa 3000 Pferdestärken, die ihm eine Geschwindigkeit von 12½—13 Meilen in der Stunde erteilen. Ein Schwesterschiff dieses Dampfers, »Prinz Adalbert«, ebenfalls auf dem Bremer Vulkan erbaut, ist jetzt zur Probefahrt fertiggestellt.

Vermischtes.

Der überseeische Postverkehr. Die überseeische Postbeförderung zwischen Europa und den Vereinigten Staaten von Nordamerika hat in dem letzten Jahrzehnt einen gewaltigen Umfang angenommen. Wie bekannt, sind die grossen Schnelldampfer der an dem Verkehr mit New-York beteiligten Gesellschaften, abgesehen von der Mittelmeerlinie, mit Seepost-Einrichtungen ausgestattet, d. h. dieselben besitzen eigene Postbureaus, um die von und nach Europa bestimmten Postsendungen schon während der Reise zu sortieren und ausgabefertig zu stellen, sodass unmittelbar nach Eintreffen der Post an dem Bestimmungsplatze die Verteilung derselben vorgenommen werden kann. Leider stehen über den Postverkehr, soweit es die von Europa abgehenden Sendungen betrifft, genaue Angaben nicht zur Verfügung, dagegen bietet über den Umfang der von New-York nach den europäischen Häfen zur Beförderung gelangenden Post der von dem General-Postamt in Washington herausgegebene Bericht interessante Aufschlüsse. Nach den amtlichen Feststellungen wurden im vorigen Jahre von Amerika nach Europa befördert 440 913 330 Gramm Briefe und 2 582 984 124 Gramm Drucksachen, dazu kommen noch an Durchgangsposten 57 526 448 Gramm Briefe und 254 080 117 Gramm Drucksachen, insgesamt also nicht weniger als 3 335 504 019 Gramm Briefe und Drucksachen. Den wesentlichsten Anteil an diesem Verkehr hat natürlich die unter dem amerikanischen Postkontrakt fahrende International Navigation Co. zu verzeichnen, die für das verflossene Jahr allein für die Postbeförderung eine Vergütung von 662 184 Dollars gleich ca. 2¾ Millionen Mark bezog. Als nächste folgt die Cunard-Linie. Von den kontinentalen Linien weist der Norddeutsche Lloyd 356 106 635 Gramm, die Hamburg-Amerika Linie 255 512 941 Gramm, die Holland-Amerika-Linie 19 940 520 Gramm und die französische Linie Générale Transatlantique 79 922 959 Gramm auf. Wie in dem Bericht noch hervorgehoben wird, hat der Betrieb sich in glattester Weise vollzogen. Besonderes Lob wird den Postbeamten gespendet, deren Dienst namentlich bei schlechtem Wetter zeitweise ein äusserst anstrengender ist. Die grössten Schnelldampfer sind in der Regel mit 4—6 Beamten besetzt, welche je nach Bedarf vermehrt werden.

Das **Reichsversicherungsamt** hat kürzlich eine wichtige Entscheidung getroffen. Der Schauermann W. in Altona erlitt am 2. Januar d. J. einen Schädelbruch an Bord eines Schiffes der Hamburg-Amerika Linie. W. hatte am genannten Tage mit einem Kollegen in einem Raum sein Mittagbrot verzehrt und wollte, nachdem er seinen Kaffeebehälter an Ort und Stelle gebracht, an Deck gehen. Bei dieser Gelegenheit kam er an einer Schottentür vorbei und sah, dass im Nebenraum Licht brannte. Da das Lichtanzünden im Raum unter gewissen Umständen verboten ist, wollte W. sich nach dem Grund der Beleuchtung erkundigen und event. die Lampe auslöschen. Bei dieser Gelegenheit stürzte er durch eine offenstehende Luke in den Raum hinab und zog sich den Schädelbruch zu. Die Berufsgenossenschaft lehnte eine Entschädigung ab, da W. im »eigenwirtschaftlichen Interesse« gehandelt habe, indem er sich an der fraglichen Lampe eine Zigarre anzuzünden gedachte und ein Betriebsunfall somit nicht vorgelegen habe. W. legte Berufung ein, das Schiedsgericht lehnte indess den Anspruch ebenfalls ab mit folgender Begründung: »Es konnte nicht zu der Überzeugung gelangen, dass der Unfall, wenn auch vielleicht zeitlich und örtlich, so auch ursächlich mit dem Betriebe im Zusammenhange stand. Die Gefahr, in deren Folge W. sich die schwere Verletzung zuzog, war keineswegs eine solche, der er durch den blossen Aufenthalt auf der Arbeitsstätte ausgesetzt war, vielmehr hat sich W. unter zeitweiligem Verlassen des ihm zugewiesenen Arbeitpostens — Raum 2 des Zwischendecks — lediglich zu dem Zwecke, sich den Genuss des Rauchens zu verschaffen, also jedenfalls in einem eigenen wirtschaftlichen Interesse, willkürlich in eine seiner Beschäftigung an diesem Tage fremde Gefahr begeben.« W. legte Rekurs beim Reichsversicherungsamt ein und bestritt, dass er sich eine Zigarre an der fraglichen Lampe habe anzünden wollen. Der Rekurs wurde anerkannt, das schiedsgerichtliche Urteil wurde aufgehoben und in der Begründung desselben völlig ausser Betracht gelassen, ob W. sich eine Zigarre habe an der Lampe anzünden wollen oder zu anderen Zwecken den Nebenraum betreten habe. Wörtlich heisst es dann: »Die Schiffsarbeiter sind, so lange sie sich dienstlich auf dem Schiffe aufhalten müssen und einen durch die Gefahren des Schiffsbetriebes sowie der Schiffseinrichtungen bedingten Unfall erleiden, versichert, auch wenn sie im Augenblick des Unfalles zufällig eine eigenwirtschaftliche Tätigkeit verrichten (z. B. auf den Abort, zum Mittagessen, in den Schlafraum u. s. w. gehen). Wenn der Kläger also nach dem Essen sich eine Zigarre an der Lampe anstecken wollte und beim Gange zur Lampe in eine offene Luke fiel, so hat dieser wesentlich durch Betriebseinrichtungen bedingte Unfall als Betriebsunfall zu gelten. Für die Annahme, dass der Kläger sich durch sein unvorsichtiges Verhalten ausserhalb des Betriebes gesetzt habe, fehlt jeder tatsächliche Anhalt.« (»Hamb. Nachr.«)

Neue Dampferlinie zwischen Florida und Südafrika. Zur Unterstützung des gute Aussichten bietenden Exportes von Holz und Vieh aus Florida nach Südafrika errichtet die Londoner »Lingbum Timber and Trading Co.« eine neue Dampfschiffahrtslinie von Pensacola nach Südafrika unter dem Namen »Atlantic and South African Steamship Co. Ltd.«. Vorläufig sollen zwei auf englischen Werften der Vollendung entgegengehende Dampfer in den Dienst gestellt werden, später, je nach Erfordernis, mehr. Inzwischen hat die genannte Gesellschaft einen schottischen Dampfer gechartert; derselbe soll im November ds. Js. mit einer Ladung Vieh und Holz nach Südafrika abgehen. Für den Viehtransport ist Pensacola besonders geeignet, da die Tiere in den Waggons direkt bis an das Schiff gebracht und von diesem ohne Mühe und Gefahr schnell aufgenommen werden können.

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein Hamburg.

Sitzung vom 15. Dezember. Zur Aufnahme sind zwei Herren vorgeschlagen, die Austrittserklärung eines Mitgliedes

wird bekannt gegeben. Nach Erledigung der Eingänge tritt die Versammlung in eine Weiterberatung des Gesetzes betr. die Untersuchung von Seeunfällen ein und nimmt nach sehr lebhafter Debatte folgende Anträge an. Zu § 12, in Übereinstimmung mit einem früheren Beschluss und mit den Vorschlägen der Kieler Kommission, folgende zwei neuen Absätze:

Richtet der Ablehnungsantrag sich gegen den Vorsitzenden, so entscheidet die zuständige Aufsichtsbehörde. Einer Entscheidung bedarf es nicht, wenn der Vorsitzende den Ablehnungsantrag für begründet hält.

Ablehnungsanträge können von den beteiligten Kapitänen und Schiffsoffizieren gestellt werden und zwar bis zum Beginn der Berichterstattung in der Hauptverhandlung vor dem Seeamte bezw. Oberseeamte.

Zu § 13 nachstehenden Sonderantrag:

Der Vereinstag beschliesst, an den Herrn Reichskanzler die dringende Bitte zu richten, bei Besetzung der Stellen eines Reichskommissars, auch tüchtige Seeschiffer der Handelsmarine zu berücksichtigen.

Zu § 14, der die Behörden aufzählt, die verpflichtet sind, dem Seeamt über eingetretene Seeunfälle Mitteilungen zu machen, wird hinzugesetzt »Die Seeberufsgenossenschaft«.

§ 15 erhält folgenden Wortlaut:

Die deutschen Seemannsämter im Auslande (Konsulate), falls an dem Sitz des Konsuls kein Seeamt errichtet ist, haben, sobald sie von einem Seeunfall Kenntnis erlangen, zur vorläufigen Feststellung des Tatbestandes, wenn möglich unter Zuziehung zweier seefahrender oder in der Praxis stehender Sachverständiger, diejenigen Ermittelungen und Beweiserhebungen vorzunehmen, welche keinen Aufschub dulden«.

Nächste Sitzung am 22. Dezember.

Büchersaal.

Handbuch der Seemannschaft. Zwei Teile. Von **C. Dick**, Fregattenkapitän und **Otto Kretschmer**, Marine-Oberbaurath. Dritte, neu bearbeitete Auflage. Mit 451 Abbildungen und 11 Tafeln. Geh. ℳ 20.—, in zwei Ganzleinwandeinbänden ℳ 24.—. Verlag von **E. S. Mittler & Sohn**, Berlin SW12, Kochstrasse 68-71.

In dem Handbuch der Seemannschaft wird ein Buch geboten, welches das moderne Kriegsschiff sowohl in seiner Entstehung und Einrichtung als auch in seiner Handhabung und Verwendung im Hafen und in See in ausführlicher Weise behandelt. Die Verfasser haben damit den Begriff der Seemannschaft den heutigen veränderten Verhältnissen angepasst und ein Werk geschaffen, welches als Handbuch der modernen Seemannschaft einzig in seiner Art dasteht. Da maschinelle Einrichtungen für den Dienstbetrieb an Bord sich eingebürgert haben, Panzerung und wasserdichte Teilung immer mehr an Wert gewinnen, so muss auch der heutige Seemann in weit höherem Maasse wie früher sich mit technischen Angelegenheiten beschäftigen. Von diesen Gesichtspunkten ausgehend, ist auch jetzt wieder das Schiffsgebäude selbst mit seinen Eigenschaften und Einrichtungen mehr wie bisher besprochen und sind alle an Bord eines Kriegsschiffes der Gegenwart vorhandenen wesentlichen Einrichtungen einer Besprechung unterzogen worden. Für den Seeofficier, wie auch den Seemann ist das Buch ein Nachschlagewerk ersten Ranges. Zugleich ist der Stoff so geordnet, dass der Schiffbau- und Maschinenbautechniker einen vollständigen und klaren Ueberblick über das Wesen des modernen Kriegsschiffes und seiner Bestandteile und das Ineinandergreifen der letzteren gewinnen kann. Auch die Kauffahrtei wird dem Buche so viel Nützliches entnehmen können, so dass es in den Bibliotheken der Handelsdampfer nicht fehlen sollte.

New-Yorker Frachtenbericht.

(Bericht der Herren Funch, Edye & Co., New-York.)
(Mitgeteilt durch Herrn Wm. Volckens, Hamburg.)

New-York, 5. Dezember 1902.

Dieselbe Untätigkeit, welche den Markt seit so langer Zeit gekennzeichnet hat, ist noch vorherrschend, und ist die Nachfrage in allen Richtungen von sehr beschränkter Natur. Während die nachfolgenden Befrachtungen einiges Geschäft ab den Süd-Atlantischen Baumwollhäfen zeigen, so sind jedoch einige von den gemeldeten Abschlüssen bereits vor einiger Zeit geschlossen worden, und augenblicklich sind die Befrachter gleichgültig in dem Abschluss von weiteren Geschäften, ausgenommen zu ermässigten Raten. Ein weiterer Dampfer ist geschlossen worden, um landwirtschaftliche Geräte zu laden von New-Orleans nach Häfen des Schwarzen Meeres, welches einen Wechsel in dem Verschiffungshafen bedeutet, da diese Art Ladung gewöhnlich von diesem Hafen befördert worden ist; dieses ist verursacht durch die billigeren Eisenbahn-Frachten, welche nach dem Golf zu erlangen sind. Einige nennenswerte Abschlüsse sind ausgeführt worden für Zucker von Brasilien nach den Nord-Atlantischen Häfen, was ja aber für diese Jahreszeit selbstverständlich ist. Timber-Befrachter vom Golf fahren fort, einige Dampfer aufzunehmen, die erlangten Raten sind jedoch tatsächlich auf der Basis der früheren Abschlüsse. — Der Segelschiffs-Markt verbleibt ungefähr in demselben Zustande. Einige wenige Pitchpine-Geschäfte vom Süden nach Europa und La Plata zu früheren Raten sind das Ergebniss des diese Woche geschlossenen Geschäfts. Spot-Tonnage häuft sich auf, ist jedoch schwierig auf der Basis der letzten Abschlüsse unter zu bringen, während einige Rheder ihre Offerten für lange Reisen zu laufenden Raten einstweilen zurückgezogen haben.

Wir notieren	Getreide	Provisionen	Mehl in Säcken, Ölkuchen	Massgut
Liverpool, Dpfr. . .	1½d	10/	7'6	10/
London	1½d	12/6	9/	15/
Glasgow	1¾d	15/	7/	15/
Bristol	2d	15/	9c	17/6
Hull	2d	15/	10/	17/6
Leith	2d	15/	10/	17/6
Newcastle	2d	15/	10/	17/6
Hamburg	22½ ₰	14c	12c	50 ℳ
Rotterdam	4c	15c	10c	12c
Amsterdam	4c	15c	10c	12c
Kopenhagen . . .	1/6	17/6	10/	17/6
Bordeaux	2/	22½c	12½c	$8
Antwerpen	1½d	16/3	10/	15/
Bremen	30 ₰	16c	12c	12c
Marseille	1/3	15/	8/	17/6

Baumwolle, gepr.: Liverpool 12 c. — Hamburg 18 c. — Rotterdam 25 c. — Amsterdam 25 c. — Antwerpen 18 c. Bremen 16 c.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork f. O. N.-Y.	Direkt U. K.	Continent.	Shanghai.
Getreide pr. Dampfer	2/	1/4½	1/6	. . .
Petroleum pr. Segler	. . .	2/3a2/6	. . .	17½ c.

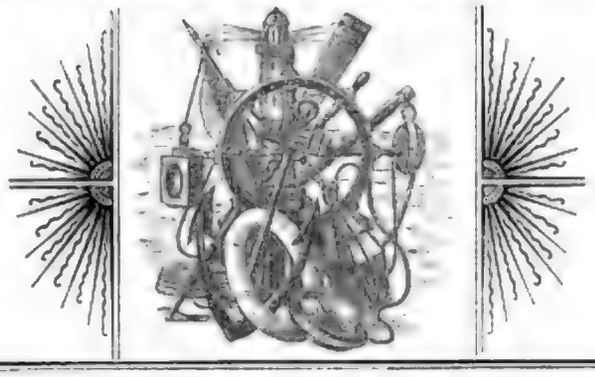
	Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.
Getreide pr. Dampfer	. . .	. . .	. . .	. . .
Petroleum pr. Segler	16 c.	15 c.	10 c.	16 c.

Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer
zu Hamburg.
(Geschäftsführender Verein, Steinhöft 1.)

Seeschiffer-Verein „Weser"
in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin"
in Stettin.



Schiffer-Gesellschaft
in Lübeck.

Verein
Flensburger Seeschiffer
in Flensburg.

Seeschiffer-Verein
in Danzig.

Für den Verbandstag.

Der Vorsitzende des Seeschiffer-Vereins »Weser«, Herr Navigationslehrer Kornmehl schreibt:

»Die Frage der **Seitenschallsignale** etc. versuche ich durch schriftliche Rundfragen zu klären. Die hiesigen Kapitäne sind im allgemeinen gegen eine Vermehrung der Nebelsignale. Ich hoffe im Laufe dieses Monats das Material derart zu vervollständigen, dass man ein ziemlich klares Bild von der Meinung der Kapitäne erhält.«

Ein Mitglied schreibt:

»Wie ich erfahre, hat der vom Hamburger Verein gefasste Endbeschluss zur **Schallsignalfrage** insofern Bedenken in Mitgliederkreisen erregt, als die beiden von Kapt. Leithäuser befürworteten Signale (lang, kurz und lang, kurz, kurz), weil der kurze bezw. die kurzen Schlusstöne zu Verwechselungen mit den in Art. 18 vorgeschriebenen Rudersignalen Anlass geben könnten, die ganze Idee der Seitenschallsignale zu Fall bringen könnten. Ich glaube, diese Beurteilung, nicht die Schlussfolgerung, ist unrichtig. Von gegnerischer Seite wird hauptsächlich der Fall vor Augen geführt, dass zwei Dampfer, die ihre gewöhnlichen Signale (ein langer Ton) geben und sich hören, leicht in eine missliche Lage gebracht werden können, wenn dann der eine zum Gebrauch des Leithäuserschen Signals schreitet und vom anderen insofern missverstanden wird, als beispielsweise das Signal: lang, kurz, kurz, (falls die kurzen Töne nicht unmittelbar hinter dem langen folgen) als das gewöhnliche Nebelsignal mit darauffolgendem Rudersignal: ich richte meinen Kurs nach Backbord, aufgefasst werden könne.

Ich will nachstehend an zwei Beispielen nachweisen, dass, auch wenn die oben ausgesprochene Befürchtung eintritt, eine Gefahr trotzdem nicht vorliegt. Nehmen wir folgenden Fall an:

Ein ostwärts steuernder Dampfer A hört achteraus das gewöhnliche Nebelsignal (ein langer Ton) eines anderen Dampfers B. A antwortet mit demselben Signal ohne von B, der vielleicht eine schlechtere Dampfpfeife hat und deren Schall durch die Windrichtung abgelenkt sein kann, gehört worden zu sein. Die Schiffe kommen, da B schneller als A läuft, einander näher, bis B das andere Signal wahrnimmt und darauf, weil A in seinem roten Sektor steht, lang, kurz gibt, während A noch weiter mit einen langen Ton antwortet. Die schnellere Fahrt von B führt A bald aus dem roten Sektor von B heraus und veranlasst A, der nun B in seinem grünen Sektor hört, zur Abgabe des Signals lang, kurz, kurz. Gesetzt nun selbst den Fall: B würde dieses Signal falsch auslegen und annehmen, es handele sich einmal um das gewöhnliche Nebelsignal und zweitens um das im Art. 28 vorgeschriebene — allerdings nur für einander ansichtige Schiffe — Rudersignal kurz, kurz, »ich richte meinen Kurs nach Backbord«, selbst dann würden beide Schiffe vollständig klar gehen. Dasselbe trifft auch für einander entgegenkommende Schiffe zu. Verhängnisvolle Folgen durch Missverständnisse mit dem Rudersignal, das ja bekanntlich trotz aller Verbote und Gerichtsentscheidungen auch dann gegeben wird, wenn zwei Schiffe nur durch Schallsignale von ihrem Beieinandersein Kenntnis haben, sind wirklich ausgeschlossen.

X.

HANSA

Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: C. Schroedter. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

Erscheinungsweise.
Die „Hansa", Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

Bestellungen.
Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.
Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.
Alle Correspondenzen sind an die Redaction, Hamburg, Steinhöft 1, zu richten.
Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.

Preis.
Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.
Einzelne Nummern à 50 Pfg.

Anzeigen.
Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.
Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa" werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1902. No. 52. Hamburg, den 27. Dezember. XXXIX. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Speziello Krankenversorgung in der Handelsmarine. — Über die Pflichten des Wachthabenden bei der Übergabe und während der Wache. — Kurssignale im Nebel. — Verkehr deutscher Schiffe in ausländischen Häfen während des Jahres 1901. — Kesselstein und seine Verhütung. — Ober-Seeamtsverhandlungen. — Seeamtsverhandlungen. — Schiffbau. — Vermischtes. — Kleine Mitteilungen. — Vereinsnachrichten. — Büchersaal. — Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Beim Schluss des Jahrganges machen wir unsere geehrten Abonnenten darauf aufmerksam, dass wir die unverweigerte Annahme der ersten Nummer des Jahrganges 1903 als Fortsetzung ihres Abonnements ansehen.

Die Verlagshandlung.

Auf dem Ausguck.

In der »Weser-Ztg.« lesen wir:

»Die **Strafkammer II des Landgerichts, Bremen,** verhandelte gegen die Matrosen Erich von Paschke, Hans Harmening, Otto Vöge, Adolf Eggers und Diedrich Carl Oltermann, von der Bremer Viermastbark »Christine«, Kapitän Hamer, Rhederei Danielsberg, wegen am 8. August d. J. auf hoher See gegen den Kapitän und den ersten Steuermann begangener grober Tätlichkeiten und wegen Gehorsamsverweigerung. Bei den Vorgängen hat sich insbesondere von Paschke hervorgetan, indem er dem Kapitän einen Schlag, vermutlich mit einem Gegenstand in das Gesicht versetzte, denselben auch fortgesetzt auf den Kopf schlug, so dass der Kapitän eine blutende Verletzung am Auge und Beulen auf dem Kopfe erlitt. Die übrigen Angeklagten haben bei dieser Gelegenheit den Kapitän umringt und so den Widerstand des von Paschke unterstützt. Eggers hat dem ersten Steuermann, als dieser dem Kapitän Hilfe leisten wollte, einen Faustschlag ins Gesicht gegeben. Harmening und Vöge haben ferner dem Befehle des Kapitäns, den von Paschke, der mit einem grossen Scheuerstein auf ihn eindrang, zurückzuhalten, nicht Folge geleistet. Von Paschke wurde zu fünf Monaten, Eggers zu drei Monaten, die übrigen Angeklagten jeder zu zwei Monaten Gefängniss verurteilt. Die Untersuchungshaft wird angerechnet.«

An Bord der »Christine« hat sich also ein Gewaltakt vollzogen, für den die §§ 89, 90 und 91 der Seemannsordnung Strafen vorsehen. Und zwar nach Abs. 2 des § 91 die folgenden:

»Der Rädelsführer, sowie diejenigen, welche gegen den Schiffer oder gegen einen anderen Vorgesetzten Gewalttätigkeiten verüben, werden mit Zuchthaus bis zu fünf Jahren oder mit Gefängnis von gleicher Dauer bestraft; auch kann auf Zulässigkeit von Polizeiaufsicht erkannt werden. Sind mildernde Umstände vorhanden, so tritt Gefängnisstrafe nicht unter drei Monaten ein.«

Wir rekapitulieren noch einmal die Vorgänge: »Der Kapitän wird von seinen Leuten umringt, um einem Raufbold ungehindert Gelegenheit zur Ausübung seines Rachegefühls zu geben; der zur Hilfe eilende Steuermann erhält Faustschläge; dem Befehle des Kapitäns, ihn vor dem bewaffneten Matrosen zu schützen, wird nicht entsprochen.« Also eine **Meuterei,** eine gemeinsame Auflehnung gegen die Schiffsführung unter den erschwerendsten Begleitumständen. Und doch macht das Gericht vom Recht der »mildernden Umstände« Gebrauch! Wir haben nicht die Absicht, die Gerichtsentscheidung zu bekritteln, wenn uns diese Milde auch unverständlich ist, aber der Ausspruch soll nicht unterdrückt werden, dass dieses Gerichtsurteil allein genügt, um die Haltlosigkeit der Klagen über zu harte Bestrafungen deutscher Schiffsleute durch deutsche Gerichte nachzuweisen. Dass es an solchen Behauptungen nicht fehlt, lehrt ein oberflächlicher Einblick in die Litteratur des sozialistischen Seemannsverbandes, und eine Kenntnisnahme der Reden, die die sozialdemokratischen Reichstagsabgeordneten bei der Beratung der neuen Seemannsordnung gehalten haben.

* * *

Die neuesten kürzlich veröffentlichten Angaben des englischen Handelsamtes über die Stärke und Zusammensetzung der **Bemannung** an Bord **britischer Handelsschiffe** bestätigt von Neuem die seit Jahrzehnten bekannte Tatsache, dass das ausländische Element auf Kosten des einheimischen fortwährend im Wachsen begriffen ist. Das Handelsamt hat diesen Vorgang durch verschiedene Gegenüberstellungen der Besatzungsziffern aus den Jahren 1891 und 1901 allem Anschein nach mit der Absicht illustriert, den Indifferentismus, um nicht zu sagen, die Apathie des englischen Volkes gegenüber dieser Kalamität zu beseitigen. Ebenso lebhaft wie in Marinekreisen die Bemannungsfrage diskutiert wird und eine Idee die andere abwechselt, um der Abnahme englischer Seeleute an Bord einheimischer Handelsschiffe Einhalt zu gebieten, ebenso gleichgültig steht die grosse Masse dieser Erscheinung gegenüber. Lord Beresford hat es oft genug ausgesprochen und stets die Verdienste hervorgehoben, die sich die Shipping Federation um die Vermehrung englischer Seeleute und um ihre Ausbildung schon erworben hat. Aber wie nachstehende Tabelle des Handelsamtes beweist, sind die Früchte der Bestrebungen der Federation noch nicht wahrzunehmen.

Bemannung britischer Schiffe:

Nationalität	1891	1901		
Britisch	186 176	172 912	Abnahme	13 264
Ausländer	30 267	37 630	Zunahme	7 363
Laskaren	24 037	37 431	»	13 394

Es ist dem englischen Patrioten nicht zu verargen, wenn er angesichts dieser Zahlen von einer besorgniserregenden Beobachtung spricht. Die Tatsache, dass die Ausländer in zehn Jahren von 16 auf 21,76 pCt. und die Laskaren seit 1886 von 16 673 auf 37 431 zugenommen haben, ist ebenso berechtigt, Befremden zu erregen, wie der Nachweis, dass die Zahl junger Engländer, die alljährlich auf Segelschiffen ihre Laufbahn beginnen, in ständiger Abnahme begriffen ist. Innerhalb eines Zeitraumes von zehn Jahren, von 1890 bis 1900, hat das Handelsamt die daraufbezüglichen Ziffern von 30 Seglern und 32 Dampfern gegenübergestellt und folgende Feststellung gemacht. Während die 30 Segler im Jahre 1890 im Ganzen 144 Seeleute, im Jahre 1900 aber nur 128 ausbildeten, wuchs die Zahl unbefahrener Schiffsjungen an Bord der 32 Dampfer von 128 auf 224 in derselben Zeit. — Es kann nicht in unserer Absicht liegen, den Ursachen dieser Erscheinung nachzuspüren, jedenfalls aber ist die Zunahme von jungen Anfängern auf Dampfern nicht zum Wenigsten darauf zurückzuführen, dass in England für Dampfer gültige Sonder-Zertifikate ausgestellt werden. Befähigungsnachweise, die ihren Inhaber von der Verpflichtung entbinden, auf Segelschiffen Dienste leisten zu müssen. Wir erinnern die Leser, dass vor einigen Jahren eine gleiche Einrichtung für deutsche Seesteuerleute von einflussreicher Stelle angestrebt wurde. Die Idee verlief im Sande, nachdem der deutsche Schulschiffs-Verein mit der Absicht ins Leben gerufen worden war, nicht nur für die Ausbildung eines tüchtigen seemännischen Nachwuchses zu sorgen, sondern auch den Mangel an Decksoffizieren zu beseitigen. Der schlechte Frachtenstand hat, wenigstens soweit Dampfer in Betracht kommen, die zuletzt genannte Erscheinung aus der Welt geschafft.

* * *

In **Gothenburg** ist vor einigen Wochen eine **nautische Korporation** aus Angehörigen aller an der Seeschiffahrt unmittelbar beteiligten Erwerbsgruppen ins Leben gerufen worden; aus Reedern, Schiffbauingenieuren, Kapitänen, Schiffsoffizieren, Matrosen und Heizern. In den Vorstand dieser Vereinigung schickt jede der aufgezählten Stände bestimmte, der Anzahl nach genau festgestellte Vertreter, die zu wiederholten Malen im Jahre zusammenkommen sollen, um über wirtschaftliche oder sozialpolitische Fragen, sofern sie mit der Seeschiffahrt zusammenhängen, Urteile auszusprechen. Jährlich einmal findet eine Plenarsitzung mit der Absicht statt, das im Jahre gesichtete Material nebst den dazu gehörigen Vorstandsbeschlüssen weitesten Kreisen bekannt zu geben und in der Erwartung, neue Anregungen für das bevorstehende Jahr zu erhalten. Jedenfalls, wie auch über den Wert der jungen Körperschaft gedacht werden mag, handelt es sich um eine völlig neue Idee, um einen Versuch, durch den ein Interessenausgleich zwischen Kapital und Arbeit angestrebt werden soll. Vergleiche mit den in England und Belgien errichteten Shipping Federations, deren Mitglieder auch aus Angehörigen aller nautischen Berufstände bestehen, lassen sich nicht stellen, weil die Beschlüsse der schwedischen Körperschaft unverbindlich für ihre Mitglieder bleiben, während die Anträge des geschäftsführenden Ausschusses der Federationen Vorschriften sind, nach denen die Mitglieder auf Kosten ihrer Zugehörigkeit zur Vereinigung zu handeln haben. Auch nicht der Deutsche Nautische Verein, die grösste deutsche Körperschaft in maritimer Beziehung, kann als Analogie herangezogen werden. Seine Beschlüsse binden zwar Niemand, aber nicht alle seemännischen Berufsstände sind in ihm vertreten. Wie gesagt, die schwedische Vereinigung ist sowohl in der Art ihrer Zusammensetzung wie ihrer Tendenz nach ein neues Experiment. Gelingt den Männern an ihrer Spitze ein Überbrücken der Kluft, wie sie heute in allen modernen Schiffahrtsbetrieben, in einem weniger, im anderen mehr, zwischen Arbeitgeber und

-Nehmer zum Leidwesen aller weitblickenden und besonnenen Elemente besteht, dann werden sich die Blicke dankerfüllt nach Gothenburg wenden. Aber wir glauben vorläufig noch nicht an diese Lösung, weil Vorbedingung für ihre Möglichkeit die Existenzvernichtung einer Anzahl Personen wäre, die unter dem Namen Agitatoren ein Handwerk betreiben, das sich solange rentiert, als seine Kundschaft, also die grosse, urteilslose Menge, an Schlagworten Beifall findet und sich durch bramarbasierende Reden blenden lässt. Es würde aber langer, langer Zeit bedürfen, die Masse zu solcher Reife zu erziehen, dass sie das Spiel ihrer »Führer« durchschaut und die erforderlichen Konsequenzen zieht. Ob die Schweden diese Ausdauer haben werden, muss die Zukunft lehren. Auf alle Fälle begrüssen wir aber das Zustandekommen der neuen nautischen Korporation und wünschen ihren Bestrebungen den denkbar besten Erfolg.

Spezielle Krankenversorgung in der Handelsmarine.*)

Wir erhalten die folgende Zuschrift:

Sehr geehrter Herr Redakteur!

Zu der in No. 51 der »Hansa« gebrachten Kritik einer Arbeit »Über Krankenversorgung in der Handelsmarine« von mir, möchte ich mir einige Bemerkungen erlauben, um deren Aufnahme in der »Hansa« ich ergebenst bitten darf.

Die Arbeit bildet einen Teil eines grossen medizinischen Sammelwerks über Krankenversorgung, an welchem sehr viele Autoren beteiligt sind. Ich hatte das Kapitel über Kriegs- und Handelsmarine übernommen und meine Beiträge schon 1898/99 eingeliefert. Der Band des Werkes, der diese Abschnitte enthält, ist allerdings erst vor kurzem erschienen. Dem Charakter des Werkes entsprechend lag es mir ob, das Charakteristische und die Unterschiede der Krankenfürsorge auf anderen Gebieten z. B. in der Kriegsmarine, im Landheer, gegenüber der staatlichen, der religiösen Krankenfürsorge und der in den gewerblichen Betrieben auf dem Lande hervorzuheben und zwar nicht blos in technischer, sondern auch in sozialer Hinsicht. Der Unterschied in sozialer Hinsicht besteht nun meiner Ansicht darin, dass auf Kauffahrteischiffen die Mittel und Einrichtungen für die Krankenpflege von den Betriebsunternehmern (Reeder) allein beschafft werden, während auf dem Lande der Staat und eine Reihe von wohltätigen Organisationen, Stiftungen und noch viele andere Veranstaltungen sich auch noch dabei beteiligen. Der Staat beschränkt sich im Allgemeinen darauf, für die Handelsmarine Mindestforderungen aufzustellen und die Ausführung seiner Vorschriften zu überwachen. Mit dieser einfachen Feststellung habe ich einen Vorwurf für den Staat in keiner Weise verbunden und möchte dies hier ausdrücklich betonen. Ebensowenig ist es mir eingefallen, dem Staat Vorwürfe zu machen, weil er es, wie in der Kritik angeführt ist, unterlässt, die Erfüllung seiner Mindestansprüche zu überwachen. Tatsächlich überwacht er ja auch seine Vorschriften und hier in Hamburg bin ich selbst mit der Überwachung dieser Vorschriften betraut. Ich habe ferner nicht die Zahl und Art der von den deutschen Kauffahrteischiffen mitzunehmenden Medikamente bemängelt und auch nicht zur besseren Beköstigung der Kranken die Mitnahme von Bier, kondensierter Milch usw. gefordert. Diese Dinge sind bereits vorgeschrieben und ich habe sie deshalb bei der Besprechung der Ausrüstung mit aufgezählt. Was die Hinweise auf das Ausland anlangt, so lag es mir ob, auch die ausserdeutschen Verhältnisse zu schildern. Lobend hervorgehoben habe ich das Ausland nur bei Erwähnung der Fürsorge französischer und englischer wohltätiger Veranstaltungen für die Kranken auf den Hochseefischereiflotten. Was die »in scharfer Tonart« gehaltenen, kritischen Bemerkungen und Vorwürfe anlangt, so beziehen sie sich nirgends auf die staatlichen Vorschriften und auf die Erfüllung dieser Vorschriften durch die Reeder, sondern auf die Art, wie oft mit den gegebenen Mitteln an Bord umgegangen, d. h. wie oft die Krankenpflege an Bord vieler Schiffe, fremder wie deutscher, tatsächlich gehandhabt wird.

Mit vorzüglicher Hochachtung
ergebenst

Hamburg, den 22. Dezbr. Dr. Nocht.

*) Da die Arbeit des Herrn Dr. Nocht einem grösseren Leserkreise nicht zugänglich ist und wir den Herrn Verfasser in einigen Punkten anscheinend nicht ganz richtig verstanden haben, so haben wir Herrn Dr. Nocht ersucht, seine Ansichten und Erfahrungen über die Krankenfürsorge in der Handelsmarine in kürzerer Form in einer der nächsten Nummern niederzulegen, was er in dankenswerter Weise zugesagt hat. D. R.

Über die Pflichten des Wachthabenden bei der Übergabe und während der Wache.

Der Nautische Verein beabsichtigt auf dem nächsten Verbandstage in Berlin diesen Gegenstand auf die Tagesordnung zu setzen, deshalb dürfte es angemessen und zugleich lehrreich erscheinen, an der Hand tatsächlicher Begebenheiten die Stellung des Ober-Seeamts und der Seeämter zu dieser Frage kennen zu lernen; denn die Entscheidungen dieser Ämter müssen für die Kapitäne und Schiffsoffiziere

als massgebend erachtet werden, da sie sich bei Unfällen vor ihnen über ihre Handlungsweise zu rechtfertigen haben.

Unzweifelhaft ist die Übergabe der Wache eine höchst wichtige Handlung, weil sie von folgenschwerer Bedeutung für die Sicherheit des Schiffes und seiner Bewohner werden kann. Zunächst muss daran festgehalten werden, dass der Kapitän, wenn er dem Steuermann die Wache überträgt, ihn über den Ort des Schiffes und den zu nehmenden Weg genau in der Karte zu unterrichten hat; tut er dies nicht, so trifft ihn zweifellos die Verantwortung, wenn im Falle eines durch den Steuermann herbeigeführten Unfalls der Nachweis erbracht wird, dass der Steuermann, welcher mit der Schiffsführung beauftragt wurde, über den Ort des Schiffes und den zu nehmenden Weg nicht unterrichtet war. (Bd. 13, Seite 124.) Sodann hat er den Steuermann über alle wichtigen Begebenheiten, die sich in Bezug auf Wind und Wetter, Seegang, gesteuerten Kurs nebst örtlicher Ablenkung, Fahrt des Schiffes, ausgeführte Lotungen, Passieren von Landobjekten und Gegenseglern etc. zugetragen haben, gründlich Bericht zu erstatten und ihn auf die Wahrscheinlichkeit des Auftretens von Böen und ihre mutmassliche Stärke aufmerksam zu machen, wenn solche auf seiner Wache eingetreten sein sollten, auch ist eine Bemerkung über die grössere oder geringere Sichtigkeit der Feuer nach eigener Wahrnehmung wohl angebracht. Da dem Kapitän nach übereinstimmenden Aussprüchen des Ober-Seeamts und der Seeämter zu jeder Zeit die Oberleitung in der Schiffsführung obliegt, so hat er dem Steuermann bei der Übergabe der Wache zu befehlen, ihm wichtige Vorkommnisse auf seiner Wache sofort zu melden; es sei denn, dass dieser Befehl ein für allemal in das sogenannte Ordrebuch eingetragen ist; der Steuermann hat diesen Befehl unweigerlich zu befolgen. (Bd. 13, Seite 136.)

Was den Zeitpunkt der Übergabe der Wache an den Steuermann anbetrifft, so zeigen die seeamtlichen Untersuchungen, dass manche Verfehlungen in dieser Beziehung vorgekommen sind. Festgehalten muss immer werden, dass der Kapitän jedenfalls so lange bei seinem Steuermann auf der Brücke bleiben soll bis eine unmittelbare Gefahr für das Schiff nicht mehr besteht. Dies gilt insbesondere beim Passieren von Inseln und Untiefen, sowie bei der Schiffahrt in engen Gewässern, wo die Notwendigkeit den Kurs zu ändern, um den etwa auftretenden Strömungen entgegen zu wirken, jeden Augenblick eintreten kann. (Bd. 13, Seite 181.) Glaubt der Kapitän, dem Steuermann die Wache übergeben so können, so ist es seine Pflicht, ihn mit genauen Weisungen für die Fahrt zu versehen. Wenn er ihm in einem engen Fahrwasser (Gr. Belt) angesichts eines querab liegenden Feuers (Romsoe) z. B. befiehlt, noch 5 Minuten den bisherigen Kurs beizubehalten und dann auf ein anderes Feuer (Rösnaes) zuzusteuern, auch ihm Meldung zu machen, falls das Wetter unsichtig werden sollte, so ist diese Art der Übergabe der Wache sowohl vom Seeamt, als auch vom Ober-Seeamt als ausreichend und sachgemäss nicht anerkannt worden, vielmehr muss der Kapitän in solchem Falle, wo es sich nur um wenige Minuten handelt, bis zur notwendigen Kursänderung an Deck bleiben, den Schiffsort zu dieser Zeit bestimmen und alsdann einen festen Kurs aufgeben. (Bd. 13, Seite 182.)

Vor allen Dingen ist zu beachten, dass der Kapitän dem Steuermann die Wache persönlich zu übergeben verpflichtet ist und nicht durch einen Matrosen, wie es beim Seeunfall des Dampfers «Schweden» vom Ober-Seeamt und vom Seeamt übereinstimmend scharf gerügt und mit Patententziehung geahndet worden ist. Grund dieses völlig unzulässigen Verfahrens war allerdings eine Missstimmung, die zwischen Kapitän und Steuermann herrschte, indessen wäre es nach dem übereinstimmenden Erkenntnis des Ober-Seeamts und des Seeamts die Pflicht des Kapitäns gewesen, das richtige Verhältnis zwischen den leitenden Persönlichkeiten der Besatzung herbeizuführen, zu deren Erfüllung ihm die geeigneten Befugnisse zur Seite stehen. (Bd. 13, Seite 453.) Durch die Vernachlässigung dieser Pflicht sowohl bezüglich der Erteilung der notwendigen Weisungen über die Navigierung als auch bezüglich eines ordnungsmässigen Dienstes an Bord hat der Kapitän nach Ansicht des Ober-Seeamts seine Pflicht als Schiffsführer in gröbster Weise verletzt. (Seite 454.)

Dem Steuermann, als einem selbständig Wachegehenden, liegt es ob, sich durch die Karte und die Segelanweisungen sowohl vor Übernahme der Wache, als auch während derselben über die möglichen Vorkommnisse während seiner Wache zu orientieren; (Bd. 13, Seite 491) denn er trägt selbständige Verantwortlichkeit (Bd. 13, Seite 136, 207). In engen Fahrwassern muss die Spezialkarte auf der Brücke sein. (Bd. 13, Seite 489.) Pflicht des Kapitäns ist es daher, den Steuerleuten stets genügend Gelegenheit zu geben, um sich jederzeit an der Navigierung beteiligen zu können. Ein entgegengesetztes Verhalten der Kapitäne wird vom Seeamt Hamburg unbedingt gerügt und als sehr kurzsichtig angesehen; denn es ist eine unbedingte Pflicht der Kapitäne, ihren Steuerleuten genügend Gelegenheit zur Vornahme der denselben reichsgesetzlich vorgeschriebenen Beobachtungen während der Fahrt, sowie zur Kenntnisnahme des Schiffsorts und Weges in den Seekarten zu geben. (Bd. 13, Seite 124.)

Th. Lüning, Königl. Navigationslehrer.

(Schluss folgt.)

Kurssignale im Nebel.*)

In diesem Jahre ist sehr viel über Vorschläge zur Verbesserung der Nebelsignale geschrieben und gesprochen worden und es ist gewiss eine Sache der Sicherheit bei der Seefahrt, welche am dringendsten der Verbesserung bedarf. Ist doch der Nebel der grösste Feind des Seemannes.

In anerkennenswerter Weise hat Herr Kapt. Leithäuser Vorschläge zur Verbesserung des heutigen Systems gemacht und ist seitdem dieser Sache in nautischen Kreisen mehr Aufmerksamkeit und Interesse gewidmet, als wie früher. Es sind Stimmen und Vorschläge auch von anderer Seite gemacht worden, seitdem Herr Kapt. L. die Sache angeregt hat, doch scheint bis jetzt noch nichts Positives, was für die Allgemeinheit als passend anerkannt werden kann, daraus sich entwickelt zu haben. Es ist jedoch anzunehmen, dass noch andere Vorschläge kommen und schliesslich einer, welcher eine grössere Sicherheit der Schiffe im Nebel gewährleistet, wie das bisherige System.

Nebelsignale werden wohl vorläufig noch Schallsignale bleiben.

Unser jetziges System ist aber weiter nichts als ein Warnungssignal, aus dem man nur auf Anwesenheit und höchstens noch auf Richtung, in welcher sich das oder die anderen Schiffe befinden, schliessen kann. Man ist vollkommen im Dunkeln über Absichten und gegenseitige Lage. Und das Letztere ist doch der Punkt, worauf es vor allen Dingen ankommt und wonach jeder seine Massnahmen treffen kann. Darum müssen Signale eingeführt werden, woraus man auf die Lage der anderen Schiffe schliessen kann. Und da ist wohl das einzig Richtige, dass die jetzigen Nebelsignale in Nebelkurssignale umgeändert werden, oder dass jedes Schiff im Nebel durch sein Signal die Richtung angibt, die es anliegt. Wenn man aus einer Richtung die Lage des anderen Schiffes hört, so ist man über die gegenseitige Position orientiert und kann danach handeln. Für jeden Strich der Rose aber Signale zu machen ist unmöglich, deshalb nur für die 8 Hauptstriche, was vollkommen genügen wird. Und zwar muss jedes Schiff durch sein Signal den Hauptstrich angeben, der seinen Kurs am nächsten liegt. Die grösste Abweichung in diesem Falle kann ja nur 2 Strich betragen. Um diesen Fehler ganz aufzuheben, müsste jedes Schiff verpflichtet sein, zur Klärung der Lage auch den seinem Signal entsprechenden Kurs sofort zu steuern, für die Dauer einer Gefahr. Die bestehenden Vorschriften des Strassenrechts auf See über das Ausweichen sind auch auf die Nebelkurssignale anwendbar. Ersetzen doch gewissermassen die Nebelkurssignale die Positionslichter.

Nebelkurssignale, die wie bisher mit der Dampfpfeife gemacht werden, müssten sich aus kurzen und aus langen Tönen zusammensetzen. Die kurzen Töne könnten von 2 Sekunden und die langen Töne von 5 Sekunden Dauer sein mit Zwischenpausen von 2 Sekunden.

Ein Vorschlag für die Nebelkurssignale wäre etwa folgender:

Nord — NO — — Ost ——— SO ——— ———

Süd — ——— SW ——— — West — ——— — NW ——— — ———

Obigem könnte entgegengehalten werden, dass das dem Nord- und dem NO-Kurs entsprechende Signal laut Artikel 28 der Kaiserl. Verordnung Ausweichsignale wären.

Um Irrtümern vorzubeugen und Ausweichsignale im Nebel als solche zu kennzeichnen, könnte man dann 2 lange Töne vorherschicken und daran das beabsichtigte Ausweichsignal anschliessen; z. B.

——— ——— —: »ich richte meinen Kurs nach Steuerbord«

——— ——— — —: »ich richte meinen Kurs nach Backbord«.

Nord ——— Ost ——— — Süd ——— ——— West — ———

NO ——— ——— — SO — — ——— SW — ——— — NW ——— — ———

Dann blieben allerdings die Ausweichsignale unverändert zur freien Verfügung neben den Nebelkurssignalen und fänden wahrscheinlich auch im Nebel mehr Anwendung als bisher.

Einfacher wäre aber trotzdem wohl, Nebelausweichsignale als solche, wie in Vorschlag 1 angegeben, einzuführen, weil die Nebelkurssignale dann einfacher und leichter verständlich wären, da doch nur 2 Signale aus je 3 und die übrigen 6 aus 1 resp. 2 Tönen sich herstellen lassen und das Ausweichsignal: drei kurze Töne: »meine Maschine geht mit voller Kraft rückwärts« immer noch für jeden Fall zum Gebrauch frei bliebe.

Will man von der Einführung der Nebel-Ausweichsignale abstehen, so müssten allerdings die beiden Signale für Nord und NO geändert und die Zusammenstellung der Kurssignale eine andere werden.

Eine veränderte Zusammenstellung der Nebelkurssignale wäre folgende, wobei die 4 Hauptstriche die kürzeren und die 4 Hauptzwischenstriche aus längeren Signalen zusammengesetzt wären:

Nord ——— Ost ——— — Süd ——— ——— West — ———

NO ——— ——— — SO — — ——— SW — ——— — NW ——— — ———

Würden Kurssignale im Nebel, wie oben vorgeschlagen, zur Einführung gelangen, so liesse sich sehr wahrscheinlich zur besseren Abgrenzung und Unterschiedlichkeit der kurzen und langen Töne, dieselben durch einen regulierbaren Automat der mit der Dampfpfeife verbunden ist, herstellen, sodass Verwechslungen wohl kaum möglich wären.

Unser heutiges System über Schallsignale im Nebel stammt noch aus der Zeit, wo die Segelschiffe vorherrschend und die Dampfer in der Minderheit, ja einzeln waren. Ist doch für Segelschiffe untereinander ein Orientieren mittels der schon damals und auch heute noch gebräuchlichen Nebelsignale verhältnismässig leicht möglich und war doch von Anfang an der Dampfer verpflichtet, dem Segler auszuweichen. Als Dampfer auf See erschienen, wusste man ihnen kein anderes Signal zu geben, als das noch heute gebräuchliche mit der Dampfpfeife. Dieses genügte auch, so lange Dampfer vereinzelt waren. Der Segler konnte sich mit seinesgleichen im Nebel genügend verständigen und gegen Dampfer fühlte er sich sozusagen geborgen.

Wie anders dagegen der Dampfer, der verpflichtet ist, dem Segler aus dem Wege zu gehen. Sehr häufig ist der Dampfer bei Nebel im Zweifel über die Windrichtung und infolgedessen auch über die Lage des Seglers. Und ist der Dampfer sich wirklich klar, woher der Wind ist, so weiss er bei einem mit raumen Winde segelnden Schiffe doch nicht, was dasselbe an-

*) Aus dem Datum am Schluss des Aufsatzes geht hervor, dass Herrn Kapt. Rode, als er seine Gedanken aussprach, die seit Oktober zur Schallsignalfrage in diesen Spalten vorgebrachten Vorschläge noch unbekannt waren. Immerhin, wir haben seinen Äusserungen Raum gegeben, und nicht zum wenigsten aus dem Grunde, weil sie die durch keine Polemik beeinflusste Anschauungsweise eines erfahrenen Praktikers zum Ausdruck bringen. Ob seine Vorschläge in den beteiligten Kreisen Anklang finden werden, muss vorläufig dahingestellt bleiben, wenn aber von der Beurteilung, die den bedeutend einfacheren Aschenborn'schen und Schroedter'schen Kurssignalen leider bisher zu teil geworden ist, ein Rückschluss auf das Urteil der Rode'schen Ideen gezogen werden darf, dann werden sie keinen Beifall finden. D. R.

Digitized by Google

liegt. Erlaubt doch die jetzt bestehende Vorschrift eine Kursänderung von über 15 Strich und das Signal wird nicht geändert. (Artikel 15, 2 c.)

Darum müssten auch für Segler Kurssignale im Nebel vorgeschrieben sein, dann wüsste der Dampfer wie der Segler liegt und die Segler wären auch über ihre gegenseitige Lage besser orientiert wie bisher, wäre doch für sie selbst auch Artikel 17 Abs. c, d, e sofort durch Nebelkurssignale klargestellt.

Mit dem Wunsche, dass diese Zeilen dazu beitragen, durch Einführung eines einfachen praktischen Signalsystems die Gefahren des Nebels zu beschränken, zeichne

W. Rode, Kapt.,
Bremer Hansa-D. »Gutenfels«.

Auf See, Oktober 1902.

Verkehr deutscher Schiffe in ausländischen Häfen während des Jahres 1901.

(Fortsetzung von Seite 823.)

Häfen	Eingang			Ausgang	
	Zahl der Schiffe	Raumgehalt R.-T.	Darunter Schiffe in Ladung	Zahl der Schiffe	Darunter in Ladung
Nyborg	31	3 875	22	30	10
Valencia	96	65 303	21	96	70
Vigo	79	219 099	79	79	78
Corfu	1	984	1	1	1
Patras	41	41 364	.	.	.
Nicolajew	8	9 225	6	8	7
Reval	145	78 814	123	146	125
Björneborg	37	21 052	15	37	35
Frederikshamn	12	5 291	1	12	12
Futschau	20	71 429	19	20	19
Schanghai	536	852 256	513	538	493
Bassein	1	1 813	1	1	1
Rufisque	15	16 205	7	15	3
East London	19	34 300	.	19	.
Savannah	20	28 473	9	20	18
Tacoma	18	41 719	—	17	17
Seattle	9	21 275	2	8	8
San Blas	10	18 820	9	11	4
Greytown (San Juan del Norte)	14	20 741	.	.	.
Corinto (Nicaragua)	31	69 388	.	.	.
San Juan del Sur	1	3 096	.	.	.
Havana	28	51 660	27	26	22
San Juan (Portorico)	36	61 074	28	37	30
Port au Prince	61	151 668	35	61	32
Puerto Plata	36	64 880	.	.	.
Monte Cristy	18	52 692	.	.	.
Paranagua	27	51 893	27	27	—
Rosario	93	174 311	71	91	87
Antofagasta	104	237 804	103	99	93
Cardiff	202	226 753	44	212	198
Hartlepool	93	101 800	51	93	40
Southampton	183	725 408	187	272	245
Waterford	7	4 557	7	7	2
Boulogne s. M.	58	360 653	57	58	55
Pasages	18	8 858	18	14	14
Tarragona	4	1 914	3	4	2
Funchal	2	2 152	2	2	—
Syra	13	15 661	13	13	13
Constantza	18	19 085	15	18	—
Helsingfors	75	31 868	22	26	12
Uleaborg	16	9 657	1	16	16
Brahestad	2	1 584	1	2	1
Batavia	58	130 463	56	56	54
Samarang	72	118 931	72	72	71
Cheribon	28	39 561	25	28	25
Tjilatjap	19	42 743	18	19	10
Pekolongan	8	14 005	8	8	8
Tegal	1	3 200	1	1	1
Tanger	74	61 805	77	.	.
Beira	124	159 034	121	121	118
St. Jago de Cuba	14	21 491	14	.	.
Santo Domingo	13	23 071	12	13	—
Sanchez	36	70 412	13	36	23
Port of Spain	19	17 399	15	20	18
Aalesund	4	293	4	5	4
Arendal	3	845	1	5	5

Häfen	Eingang			Ausgang	
	Zahl der Schiffe	Raumgehalt R.-T.	Darunter Schiffe in Ladung	Zahl der Schiffe	Darunter in Ladung
Bergen	40	21 249	40	15	5
Christiansand	10	2 863	6	12	11
Christiansund	27	13 788	27	3	3
Drammen	23	8 304	4	23	23
Drontheim	33	16 862	33	33	31
Frederikshald	3	799	1	3	2
Fredriksstad	26	5 986	4	36	36
Sannesund	8	2 491	2	2	2
Grimstad	1	25	1	1	1
Hammerfest	1	596	1	1	1
Hangö	15	9 240	4	15	14
Kragerö	64	5 070	3	64	63
Laurvig	19	3 215	18	18	16
Moss	5	1 017	3	4	3
Stavanger	41	15 744	41	3	3
Tönsberg	1	62	1	1	—
Malmö	190	33 871	135	190	135
Antwerpen	1000	1 789 155	943	1000	927
Blyth	167	123 587	6	167	163
Bristol	34	15 747	34	34	—
Glasgow	23	14 560	16	31	20
Greenock	10	8 230	10	2	—
Troon	3	2 413	1	3	2
Ardrossan	6	4 977	4	6	2
Ayr	2	1 841	2	—	—
Grangemouth	227	126 056	54	223	211
Boness	83	20 788	36	83	65
Alloa	48	10 671	22	48	40
Great Grimsby	88	65 451	35	86	65
Hull	191	133 391	163	194	157
Newcastle on Tyne, North und South Shields	723	498 548	78	756	725
Newport	56	66 464	18	58	51
Peterhead	5	805	4	5	4
Fraserburgh	12	3 044	3	12	9
Sunderland	205	138 228	27	207	192
Gibraltar	228	373 848	204	228	197
Barcelona	86	88 536	86	86	45
Cadiz	32	31 852	20	32	19
Sevilla	14	7 573	14	13	13
Aberdeen	15	6 969	15	15	3
Gijon	20	2 456	20	10	10
San Felin de Quixols	10	11 755	10	10	10
Ponta Delgada (Azoren)	11	22 217	10	11	10
Messina	86	105 920	.	86	.
Libau	326	143 933	170	318	307
Pernau	37	16 767	21	37	26
Rodosto	25	67 100	.	25	.
Smyrna	71	95 323	.	71	.
Libreville (Franz. Congo)	23	36 637	22	23	22
Galveston	27	95 281	19	27	27
Philadelphia	94	231 490	36	92	89
Monzanillo	14	36 457	10	14	14
Sao Luiz de Maranhao	8	11 840	6	8	—
Iquique	137	282 727	116	132	126
Caleta Buena	53	112 561	46	51	50

(Nach den Schiffslisten der deutschen Consulate).
(Aus den Nachrichten für Handel und Verkehr).

Kesselstein und seine Verhütung.

Es ist schon oft erörtert worden, ob ein Dampfkessel im Innern angestrichen werden soll oder nicht. Bei dieser Beantwortung sowohl als auch im technischen Publikum sind die Meinungen über diesen Punkt geteilt. Jedenfalls ist die Ansicht: »Der Kessel gewinne durch einen Anstrich«, sehr stark vertreten, jedoch es lässt sich zum kleinsten Teile aller Fälle nur ein stichhaltiger Beweis für den Nutzen eines Anstriches beibringen, und man kommt zur Überzeugung, dass, wie es auf technischem Gebiete so oft passiert, eine überlieferte Gewohnheit, im guten Glauben, als bare Münze genommen wird. Diesem Umstande gegenüber stehen die beachtenswerten, praktischen Erfahrungen namhafter Fachleute, und von diesen lässt sich die internationale Firma für Dampfkesselbau Babcock & Wilcox, New-York, London, Berlin, in ihrem Werke »Dampf«, S. 87 u. ff, unter obigem Titel wie folgt vernehmen: Fast sämtliche Speisewässer enthalten mehr oder weniger fremde Bestandteile, und obgleich diese pro Liter wenig ausmachen, werden sie von Bedeutung, wenn grosse Mengen Wasser verdampft werden. Z. B.: Ein Kessel von 107,2 m verdampft ungefähr 13600 kg Wasser in 10 Stunden oder 383 t monatlich; bei dem verhältnismässig reinen Kroton-Wasser (Hudson-Aquädukt New-York, D. V.) würden in dieser Menge 40 kg. feste Bestandteile enthalten sein und in manchem Brunnenwasser bis zu 900 kg. Die Natur und die Härte des aus diesen Bestandteilen gebildeten Kesselsteins hängt von der Gattung derselben ab und davon, ob sie aufgelöst oder blos beigemengt sind. Viele Analysen von Kesselstein verschiedener Beschaffenheit zeigen, dass kohlensaurer und schwefelsaurer Kalk den grössten Teil des gewöhnlichen Kesselsteins bilden. Der erstere ist weich und körnig, der letztere hart und krystallinisch. Organische Substanzen in Verbindung mit ersterem bilden einen harten Kesselstein, der mühsam zu entfernen ist. Der Kesselstein verursacht in einem Kessel einen Verlust an Brennmaterial, ein Verbrennen und Reissen der Kesselteile, im weiteren Verfolg Explosionen und viele Reparaturen. Man schätzt bei 1,5 mm Kesselstein den Verlust an Brennmaterial auf 13 pCt., bei 6 mm auf 38 pCt. und bei 12,5 mm auf 60 pCt. Die Vereinigung der Eisenbahnwerkstättenmeister der Ver. Staaten schätzt den Brennmaterialverlust und die Reparaturkosten, die durch Kesselstein entstehen, auf 3000 Mk. pro Jahr für jede Lokomotive in den mittleren und westlichen Staaten der Union. Der Verlust für feststehende Kessel derselben Kraft wird beinahe dasselbe betragen. Die wichtigsten und gewöhnlichsten Bestandteile des Kesselsteins sind kohlensauer und schwefelsauer Kalk und kohlensaure Magnesia. Kleine Quantitäten Tonerde und Kieselerde kommen zuweilen vor; Eisenoxyd ist häufig als Farbmaterial vorhanden. — Zum erfolgreichen Gebrauch eines Kessels ist ausser der Verwendung des reinen Wassers durchaus erforderlich, dass die Kesselteile leicht erreichbar sind, um den Kesselstein entfernen zu können. Obgleich eine schnelle Zirkulation das Festsetzen desselben verzögert und manche Chemikalien die Natur des Kesselsteins verändern, bleiben doch die periodische Untersuchung und Reinigung die beste Kur. Letztere wird jedoch nicht so oft nötig erscheinen, und es kann auch die Verwendung von sehr schlechtem Speisewasser ermöglicht werden durch die Anwendung von Verhütungsmitteln. Nachstehend sind einige derselben mit ihren Resultaten angegeben: M. Bidard hat festgestellt, dass organische Antikesselsteinmittel die Bildung mehr fördern als verhüten und sollten solche daher vermieden werden. Eichen- und andere Rinde, Hölzer: Sumach, Catechu, Rotholze usw. sind infolge ihres Gehaltes an Gerbsäure nützlich, wenn das Wasser kohlensauren Kalk oder Magnesia enthält, schaden aber dem Eisen und sind deshalb nicht zu empfehlen. Melasse, Zuckerrohrsaft, Essig, Obst, Destillerieabfälle usw. sind wegen ihres Gehaltes an Essigsäure mit Erfolg verwandt worden, soweit es den Kesselstein betrifft. Dem Eisen jedoch schadet die Essigsäure noch mehr als die Gerbsäure, während die organischen Bestandteile mit dem etwa vorhandenen schwefelsauren Kalk Kesselstein bilden. Kalkmilch und metallischer Zink sind mit Erfolg für doppelkohlensauren Kalk enthaltendes Wasser angewandt worden, indem sie denselben zu unlöslichem kohlensaurem Kalk reduzieren. Bariumchlorid und Kalkmilch sollen mit gutem Erfolg bei Krupp für gipshaltiges Wasser verwandt werden. Kalzinirte Soda und andere Alkalien sind sehr nützlich für Wasser, das schwefelsauren Kalk enthält, indem sie denselben in kohlensauren verwandeln und einen weichen Kesselstein bilden, der leicht zu entfernen ist. Werden sie jedoch im Überschuss verwandt, so verursachen sie das Schäumen, besonders wenn Maschinenöl hinzukommt, mit dem sie Seife bilden. Sämtliche seifenartige Substanzen sind aus demselben Grunde zu verwerfen. Das Petroleum ist in letzter Zeit viel verwandt worden. Es wirkt am besten bei Wasser, das überwiegend schwefelsauren Kalk enthält. Das rohe Öl bildet oft eine sehr schädliche Kruste, weshalb nur das raffinierte gebraucht werden sollte. Gerbsaure Soda ist gut für den allgemeinen Gebrauch; für Wasser, das viel schwefelsauren Kalk enthält, sollte gewöhnliche oder kalzinierte Soda zugefügt werden. Eine Abkochung der Eukalyptusblätter wird in Kalifornien für manches Wasser erfolgreich verwandt. Für schlammiges Wasser, besonders wenn dasselbe Kalkverbindungen enthält, nützt nichts als die Filtration, und es ist stets der Gebrauch eines Filters, mit oder ohne Verwendung eines niederschlagenden Mittels, zu empfehlen. In allen Fällen, wo nur reines oder hartes Wasser verwandt wird, ist häufiges Ausblasen der angesammelten Substanzen aus dem Schlammsammler notwendig, denn sie bilden Kesselstein, wenn sie dort belassen werden. Sind die Kesselwände mit einem harten, schwer zu entfernenden Kesselstein bedeckt, so wird man finden, dass der Zusatz von $^1/_4$ Pfund Ätzsoda pro Quadratmeter Heizfläche und das Halten unter Dampf für einige Stunden vor dem Reinigen, je nach der Dicke des Kesselsteins, dies sehr erleichtert, indem der Kesselstein dadurch erweicht und abgelöst wird. Dies sollte, wenn möglich, geschehen, wenn die Kessel nicht zum Betrieb gebraucht werden.

(Wochenschrift für Gewerbe, Hygienie etc.)

Oberseeamts-Verhandlungen.

Untergang des Vollschiffes »Brunshausen«. Das Schiff mit einer Ladung von 874 Tons Kohlen und 3600 Kisten Dynamit und Pulver von Hamburg nach der Westküste von Südamerika bestimmt, hatte die Reise vom 15. September bis 24. Dezember, als es sich 180 Seemeilen von der chilenischen Küste befand, ohne Zwischenfälle zurückgelegt. Jeden Sonnabend wurde durch Röhren, und zwar durch zwei an der Gross- und eine an der Vorluke, die Temperatur gemessen, ohne erwähnenswerte Temperaturschwankungen zu beobachten. Nach Aussage des Zimmermanns war diese Vorsichtsmassregel an den beiden letzten Sonnabenden ausser Acht gelassen, weil wegen des hohen Seeganges ein Oeffnen der Luken mit Gefahr für die Ladung verbunden war. Im Gegensatz zu dieser Behauptung bekunden Kapitän und Steuermann, dass noch acht Tage vor dem wahrgenommenen Ausbruche des Feuers Temperaturmessungen vorgenommen seien. Am 23. Dezember machte sich ein unangenehmer Gas- und Petroleumgeruch bemerkbar, der von der Schiffsführung auf nebensächliche Ursachen zurück-

geführt wurde. Auch am Morgen des 24. Dezember, als die Klüsen zum Kettenkasten geöffnet wurden und eine Rauchausströmung bemerkt wurde, schrieb die Schiffsführung diese Erscheinung einer Ausdünstung der Ladung zu, trotzdem, nach Angabe zweier Leute, die Luft im Kettenkasten unerträglich sein sollte. Immerhin wurde der vordere Ventilator geöffnet, um den Dunstwolken schnelleren Abzug zu gewähren. Als jedoch um 5 Uhr nachmittags die aus den Ventilatoren strömenden Qualmmassen anschwollen, wurde eine Temperaturmessung mit dem Resultat vorgenommen, dass das Messungsinstrument im angebrannten Zustande an Deck kam.

Nachdem nun jeder Zweifel über das Vorhandensein eines Feuerherdes geschwunden war, wurden in richtiger Erkenntnis der überaus gefahrlichen Situation, in der sich Schiff und Besatzung befanden, die Sprengstoffe an Deck geholt und sofort über Bord geworfen; auch die Boote, von denen sich später eines als unbrauchbar erwies, wurden klar zum Niederfieren gemacht. Während die Leute hierbei beschäftigt waren, erfolgte durch die Hinterluke eine Explosion, begleitet von starker Qualmentwickelung, die ihren Weg durch Luken und Ventilatoren nahm. Die Besatzung eilte jetzt zu den Booten und verliess das Schiff. In der darauffolgenden Nacht deutete den Schiffbrüchigen eine Feuersäule die Vernichtung ihres Schiffes an. Am 29. Dezember und am 1. Januar erreichten die beiden Boote nacheinander ohne Menschenverlust die Küste.

Das Seeamt zu Hamburg, das diesen Seeunfall Anfang April d. J. untersuchte, entsprach dem Antrage des Reichskommissars, der im folgenden Spruch zum Ausdruck kommt:

»Das Vollschiff »Brunshausen« ist am 24. Dez. 1901 in Folge Selbstentzündung der Kohlenladung in Brand geraten und ist, nachdem es von der Mannschaft verlassen war, aller Wahrscheinlichkeit nach, durch Explosion der an Bord befindlichen Sprengstoffe vernichtet worden. Kapitän Johann Heinrich Friedrich Ihms hat die für den Transport von Kohlenladungen vorgeschriebenen Vorsichtsmassregeln in grober Weise verabsäumt und es wird ihm wegen der hierdurch bewiesenen Nachlässigkeit die Befugnis zur Ausübung des Schiffergewerbes entzogen.

Den ersten Steuermann Fritz Hellhof trifft gleichfalls der Vorwurf, seine Pflichten nicht in genügender Weise erfüllt zu haben.«

Hiergegen legte Kapt. Ihms Berufung ein, der das Oberseeamt am 16. Dezember dadurch entsprach, dass dem Kapt. Johann Heinrich Friedrich Ihms die Befugnis zur Ausübung des Schiffergewerbes belassen wurde, und die baren Auslagen des Verfahrens ausser Ansatz zu lassen seien. Und zwar aus folgenden Gründen:

»Das Oberseeamt ist zunächst der Meinung, dass die Vorschriften für die Verladung von solchen Sprengstoffen und Kohlen nicht genügend beobachtet sind, und dass dafür die Reederei ein Vorwurf trifft. Das Oberseeamt will die Aussage des Kapt. Kuphal nicht in Zweifel ziehen, dass er die Instruktion bezüglich des Messens der Temperatur erteilt habe. Aber es will auch glauben, dass Kapt. Ihms sie nicht beachtet und nicht als zwingende Instruktion aufgefasst hat. Auch wenn die Temperatur gemessen worden wäre, hätte es möglicherweise nicht zur Folge gehabt, den Brand so zeitig zu entdecken, um ihn unter allen Umständen löschen zu können. Was die Mängel der Ventilation anlangt, so meint das Oberseeamt, dass geeignete Vorrichtungen nicht vorhanden gewesen sind, und ist im übrigen der Meinung, dass die Vorschriften über die Behandlung von Kohlen, namentlich von leicht entzündlichen, leider nicht in fasslicher Weise gesammelt sind, sodass sie den Kapitänen zur Verfügung ständen. Das Oberseeamt würde es für sehr wünschenswert erachten, wenn von autoritativer Stelle Vorschriften in fasslicher Weise herausgegeben und zur Verfügung gestellt würden. Was das Verhalten an dem Unfalltage anlangt, so ist das Oberseeamt der Meinung, dass der Kapitän, weil er so gefährliche Ladung an Bord hatte, schon den kleinsten Zeichen hätte nachgehen müssen, und macht ihm einen schweren Vorwurf daraus, dass er die Sache hat hingehen und kostbare Zeit hat verstreichen lassen, bis dahin, wo die wirkliche Meldung vom Brande ihn erreichte. Das Oberseeamt hält aber diesen Fehler nicht für einen so schwerwiegenden, dass es ihm das Patent hätte entziehen müssen, zumal durch die vorgelegten Zeugnisse nachgewiesen ist, dass der Schiffer Ihms sich bis dahin als tüchtiger, besonnener Kapitän gezeigt hat. Auch das Verhalten, das er, nachdem der Brand festgestellt war, beobachtet hat, hat den Beifall des Oberseeamts gefunden. Der Mann hat die Besonnenheit nicht verloren, und als das Schiff verlassen wurde, ist alles in so grosser Eile gewesen, dass das Oberseeamt die Fehler, die vorgekommen sein mögen, die aber nicht vollkommen festgestellt sind, nicht für so bedeutend erachtet, dass das Patent deshalb zu entziehen wäre.«

Zusammenstoss des Dampfers »Helene Woermann« mit der Bark »Toll«. Der Unfall ereignete sich bei sichtigem Wetter am 18. April, morgens 9 Uhr, als der III. Offizier Heinze die Wache auf der Kommandobrücke hatte. Dieser bestreitet zwar, verantwortlicher Wachthabender gewesen zu sein und, weil er das Erscheinen des I. Offizier, den er vertrat und der den Segler gesehen hatte, abwartete, bis zum letzten Augenblicke mit einem Ausweichemanöver gewartet zu haben. Aus einer Aeusserung, die er gegenüber dem II. Offizier, als er diesen um 8 Uhr ablöste, gemacht hat, geht aber unzweideutig das Bewusstsein für die Verantwortlichkeit seiner Position hervor. Auch glaubte Herr Heinze den Kapitän für die Kollision verantwortlich machen zu können, weil der Schiffsführer, als er die Unmöglichkeit der Abwendung des Zusammenstosses erkannte, die Maschine auf »Volle Kraft rückwärts« stellte und dadurch, nach Annahme von Heinze, dem Schiffe eine Wendung nach der dem Segler zugekehrten Seite gab. Tatsächlich hatte der Kapitän das Maschinenmanöver gemacht, um die Wucht des nicht mehr abwendbaren Zusammenstosses zu mildern, eine Vorsichtsmassregel, die selbstverständlich vom Reichskommissar auch nur als solche aufgefasst wurde. Auf Antrag des Reichskommissars hatte das Seeamt zu Hamburg, welches diesen Seeunfall untersuchte, dem Steuermann Heinze die Befugnis zur Ausübung des Steuermanns- und Schiffergewerbes entzogen. Gegen diesen Spruch legte der Gemassregelte beim Oberseeamt mit dem Ergebnis Berufung ein, dass die Beschwerde des Heinze gegen den Spruch des Seeamts zu Hamburg vom 5. Juli cr. zurückzuweisen und die baren Auslagen des Verfahrens dem Beschwerdeführer zur Last zu legen seien.

Für den Unfall, bei dem bei gutem Wetter und ruhiger See ein Schiff überfahren ist, ist der wachthabende Offizier verantwortlich zu machen. Wachthabender Offizier war der Steuermann Heinze. Er hat die Wache übernommen und selbst die Äusserung gebraucht, er werde kein Schiff überrennen und aufpassen. Heinze war, nachdem der II. Offizier Hellmann die Brücke verlassen hatte, derjenige, auf dem die Verantwortung lag. Der eigentliche Wachthabende, der erste Offizier Zacharias, ist ab und zu auf Deck gekommen, hat aber nicht angedeutet, dass er die Wache übernehme; im Gegenteil: Heinze musste aus dem Umstande, dass der I. Offizier Beobachtungen anstellte, die ihn zeitweilig unter Deck führten, schliessen, dass er die Wache nicht übernehmen wollte, und auch nicht übernommen hatte. Wenn er im Zweifel war, hätte er in einem so gefährlichen Moment, wie er alsbald bevorstand, die Pflicht gehabt, sich mit dem I. Offizier aus-

einanderzusetzen, ihn auf den Segler aufmerksam zu machen, zu fragen, ob er die Anstalten zum Ausweichen selbst treffen, oder sie ihm überlassen wolle. Selbst wenn der I. Offizier von Anfang an dagewesen wäre, und durch irgend einen Zufall — es ist dies kaum denkbar, — das Segelschiff nicht bemerkt hätte, wenn es zweifelhaft war, ob der I. Offizier es rechtzeitig gesehen habe, hätte er ihn darauf aufmerksam machen müssen.

Seeamtsverhandlungen.

Seeamt Stettin.

Strandung des Dampfers ›Stadt Memel‹ bei Jershöft. Der Reichskommissar sprach seine Ansicht dahin aus, dass durch grosse Nachlässigkeit in der Navigierung der Unfall verschuldet sei. Die Erfahrung allein käme in der Sache nicht in Betracht, der Kapitän musste wissen, dass die Schätzung leicht trügen könne und musste sich Gewissheit verschaffen über den Schiffsort durch die ihm zu Gebote stehenden Mittel der Distanzmessung und des Lotens. Er (Redner) habe daher die Pflicht, dem Seeamt anheimzugeben, zu entscheiden, ob es den Kapitän M. für unfähig halte, ein Schiff zu führen, und stelle daher den Antrag, dem Kapitän Miersch das Patent als Schiffer zu entziehen, das als Steuermann zu belassen. Nach längerer Beratung gab das Seeamt seinen Spruch dahin ab: ›Der Seeunfall, der am 31. Okt. 1902 den Stettiner Dampfer ›Stadt Memel‹ betroffen hat, ist dadurch verursacht worden, dass Kapitän Miersch den Abstand des Schiffes vom Lande falsch geschätzt hat. Die falsche Schätzug ist dadurch verschuldet, dass der Kapitän nicht die gebotenen Hilfsmittel zur Bestimmung der Entfernung angewendet hat. Dieses Verhalten des Kapitäns ist scharf zu rügen, gibt aber nach Lage der Sache keinen Anlass, dem Kapitän M. das Patent als Schiffer für grosse Fahrt zu entziehen.‹ Zur Begründung führt der Vorsitzende u. a. aus: Ob bei der Strandung die Stromversetzung eine Rolle gespielt habe, lasse sich nicht feststellen, lasse sich aber auch nicht widerlegen. Bei dem diesigen Wetter aber musste der Kapitän sich sagen, dass die Erfahrung und das Augenmass versagen können und musste die Mittel anwenden, welche dazu da sind, den Schiffsort zu bestimmen, musste loggen und loten. Hätte er dies getan, so hätte er gesehen, dass seine Schätzung unrichtig war und der Unfall wäre vermieden. Dass er es nicht getan, müsse gerügt werden. Zur Entschuldigung könne allerdings dienen, dass M. die Reise mehrere hundert Male ohne Unfall gemacht habe, dadurch sei er in eine trügerische Sicherheit gewiegt, die ihn zwar nicht entlasten, aber doch als Minderungsgrund dienen könne. Das Seeamt wolle daher in diesem Falle von der Patententziehung absehen, hoffe aber, dass Kapitän Miersch sich den Fall zur ernsten Warnung dienen lasse. — Der Reichskommissar erklärte, dass er auf die Berufung verzichte.

Seeamt Flensburg.

Strandung des Kieler Dampfers ›Senior‹, Kapt. W. Bollmann. Der genannte Dampfer war am 10. November d. J. auf der Reise von Burntisland nach Kiel mit Kohlen im Grossen Belt zwischen Sprogö und der Halskover Gasboje gestrandet, aber schon am nächsten Tage ohne fremde Hilfe freigekommen und hatte seine Reise nach Kiel fortgesetzt. Die Beschädigungen des Dampfers hatten sich im Dock als ziemlich bedeutend erwiesen; die Reparaturkosten betrugen 30000 ℳ. Am 1. Dezember hatte die Verhandlung ergeben, dass der Kapitän dem Steuermann P. Philipp aufgetragen hatte, den um 9 Uhr 48 Min. aufgegebenen Kurs etwa 10—11 Sm. zu fahren und dann den Kapitän zu wecken; auch sollte er diesen rufen, sobald es neblig würde. Da der Steuermann beides unterlassen hatte, beschloss das Seeamt, die Verhandlung zu vertagen und den Steuermann Philipp zu dem nächsten Termin zu laden. In der am 19. Dezember abgehaltenen Verhandlung weiss Steuermann Philipp die gegen ihn erhobenen schweren Vorwürfe nicht zu entkräften. Er weiss sich der vom Kapitän erhaltenen Ordre, ihn zu wecken, sobald eine gewisse Strecke gefahren sei, nicht zu entsinnen, auch dass Nebel eingetreten sei, will er erst kurz vor dem Aufstossen bemerkt haben.

Der Reichskommissar führt aus, dass der Steuermann wissen musste, er befinde sich in dem Feuerkreise des Sprogö-Feuers, und als er das Feuer nicht gewahr wurde, hätte er bemerken müssen, dass die Luft neblig und unsichtig sei. Auch hätte er durch Loten sich orientieren müssen. Steuermann Philipp hätte dadurch die Strandung verschuldet und müsse er wegen der gedankenlosen Navigierung beantragen, dass dem Steuermann Philipp die Befugniss zur Ausübung des Schiffergewerbes entzogen werde.

Der Spruch des Seeamts lautet: ›Die Strandung des Kieler Dampfers ›Senior‹ am 10. November 1902 im Grossen Belt auf Holskov Flach ist von dem Steuermann Peter Hugo Emil Ludwig Philipp aus Barth dadurch verschuldet, dass er es unterliess, den Schiffsort genügend zu kontrolieren. Dem Steuermann Philipp wird die Befugnis zur Ausübung des Schiffergewerbes nicht entzogen.‹

Schiffbau.

Bauaufträge.

Mit dem Neubau eines **Kreuzers erster Klasse** ist die Werft von Blohm & Voss, Hamburg, dieser Tage vom Reichsmarine-Amt beauftragt worden. Dieser Kreuzer soll als ›Ersatz Deutschland‹ gebaut werden. Die Ablieferung soll schon im Jahre 1904 erfolgen.

* * *

Stapelläufe.

Am 10. Dezember lief auf der Werft von Messrs. D. J. Dunlop & Co., Glasgow, für Rechnung der Deutsch-Amerikanischen Petroleum-Gesellschaft in Hamburg ein neuer Petroleumtankdampfer vom Stapel, der in der Taufe den Namen **›Phoebus‹** erhielt. Das neue Schiff ist 8500 Tons d. w. gross und erhält eine Maschine von 3500 indiz. Pferdestärken.

* * *

Auf der Schiffswerft von R. C. Rickmers, Bremerhaven, lief am 18. Dezember ein Dampfer vom Stapel, der den Namen **›Ellen Rickmers‹** erhielt. Er ist für die höchste Klasse des Germanischen Lloyd + 100 A 4 L aus Siemens Martin-Stahl erbaut und besitzt eine Länge zwischen den Perpendikeln von 252 Fuss englisch; die grösste Breite beträgt 37 Fuss 2 Zoll und die Tiefe bis zum Spardeck 22 Fuss. Bei einem Tiefgang von 18 Fuss besitzt das Schiff eine Tragfähigkeit von reichlich 2500 Tons inkl. Bunker. Die ›Ellen Rickmers‹ ist speziell für die chinesische Küstenfahrt bestimmt. Sie erhält eine Triple-Expansionsmaschine von 900 Pferdestärken, die von der Altona-Ottensener Maschinenfabrik erbaut ist. Die beiden einendigen Kessel von je 150 qm Heizfläche lieferte das Ottensener Eisenwerk. Die von der Firma H. G. Hameyer in Hamburg installirte elektrische Lichtanlage erstreckt sich über alle Schiffsräume. Auf dem bis zur Brücke reichenden Poopdeck befinden sich mittschiffs die Wohnräume für den Kapitän, die Offiziere und Maschinisten, sowie das Badezimmer. Unter dem Poopdeck vorn sind die Räume für

die Passagiere erster Klasse. In einem besonderen Hause hinten liegen die Compradorezimmer. — Auf zwei anderen Helgen der Werft stehen noch ein Schwesterschiff der »Ellen Rickmers«, das den Namen »Elisabeth Rickmers« führen wird, und ein 6000 Tons grosser Dampfer, der »Helene Rickmers« heissen soll. (Prov.-Ztg.)

* * *

Am 20. Dezember lief auf der Germania-Werft in Kiel das Linienschiff **»Braunschweig«** glücklich vom Stapel. S. M. Linienschiff »Braunschweig« ist das erste der neuen H-Klasse unserer Marine. Die Abmessungen sind: 121,5 m × 22,2 m × 7,65 m. Das Deplacement ist 13200 Tonnen. Die Schwere der Artillerie besteht aus vier 28 cm und achtzehn 15 cm-Schnellfeuergeschützen. Die Aufstellung der schweren Türme ist die allgemein übliche. Der Bestreichungswinkel der Geschütze beläuft sich auf etwa 270 Grad. Die Panzerung ist 280 mm stark. Die mittlere Armirung setzt sich aus vierzehn 17 cm-Geschützen zusammen. Ueber der Kasematte stehen in Türmen noch vier 17 cm-Geschütze, die zum Bug-, Heck- und Breitseitfeuer verwendbar sind und einen Bestreichungswinkel von etwa 150 Grad haben. Der Panzerschutz der 4 Türme beträgt 170 cm, der Kasematte 150 cm. Der eigentliche Kasemattpanzer, sowie der Zwischenpanzer (Citadellpanzer), zwischen diesem und dem Wasserlinienpanzer, geht in zusammenhängender Fläche von Turm zu Turm und nach oben bis zum Oberdeck. Auf der Kasematte liegt in derselben Länge ein Panzerdeck. Die Aufbauten über dem Kasemattpanzer sind ungepanzert. Eine Neuerung gegen die vorigen Klassen bildet die niedrige Aufstellung von je vier 8,8 cm-Geschutzen, an Bug und Heck. Der horizontale Panzerschutz besteht zunächst aus einem über die ganze Schiffslänge reichenden Panzerdeck, das sich an den Seiten bis zur Unterkante des Gürtelpanzers senkt und mit dieser verbunden ist. Ein zweites Panzerdeck über der Wasserlinie liegt vor und hinter der Kasematte, vor und hinter der Citadelle und über der Kasematte in Höhe des Oberdecks. Die Torpedoarmirung besteht aus 4 Unterwasserbreitseitrohren von 45 cm Kaliber und je einem 45 cm-Bug- und Heckrohr. Das Dreischraubensystem kommt auch auf diesen Schiffen zur Verwendung. Die Hauptmaschinen sind stehende dreifache Expansionsmaschinen, die bei einer grössten Schiffsgeschwindigkeit von 18 Seemeilen pro Stunde 16000 Pferdestärken indizieren sollen. Der Dampf wird in 6 Wasserrohrkesseln, System Schulz, und 6 Cylinderkessel erzeugt, die auch für Teerölheizung eingerichtet werden. Das normale Fassungsvermögen der Kohlenbunker beträgt 700 Tonnen, doch können in den Reservebunkern noch weitere 900 Tonnen untergebracht werden. Ausserdem ist in den Doppelbodenzellen für 200 Tonnen Teeröl Raum. Die Schiffe der H-Klasse bekommen 3 Schornsteine, während die »Kaiser«- und »Wittelsbach«-Klasse nur 2 Schornsteine hat. Die Besatzung betragt 600 Mann. Die Fertigstellung des Schiffes ist im Sommer 1904 zu erwarten.

* * *

Am 15. Dezember ist in St. Nazaire der Dampfer **»Breiz Huel«**, ein Schiff von 6000 Tons Tragfähigkeit, für Rechnung der Firma Brunelliere in Nantes erbaut, glücklich zu Wasser gelassen.

* * *

Am 20. Dezember wurde von der Werft »De Schelde« in Vlissingen der Dampfer **»De Ecrens«** für die Koninklijke Paketvaart Maatschappij zu Wasser gelassen; das Schifff hat Dimensionen von 224' × 36' × 22' 3", erhält Triple-Expansionsmaschinen von 800 indizirten Pferdekräften, die ihm eine Geschwindigkeit von 10 Knoten verleihen, und soll so gefördert werden, dass er Anfangs März nach Indien abgehen kann.

Vermischtes.

Mit der **Schallsignalfrage** beschäftigte sich, nach der »Nord-Ostsee-Zeitung«, am 16. Dezember der Kieler Nautische Verein in folgender Weise: Die Kommission zur Beratung des Gegenstandes hat über ihre Verhandlungen seinen Bericht abgestattet. Dr. Boysen berichtet hierzu. Die Kommission hat folgende Fragen gestellt: 1) Ist überhaupt eine Veränderung der Schallsignale bei Nebel erforderlich? 2) Wenn ja, sind dann Seitensignale oder Kurssignale zu wählen? 3) Sind die Signale fakultativ oder obligatorisch zu machen? 4) Sind neue Signale nur für Dampfer oder auch für Segler einzuführen? Die Kommission hat sich für die Einführung neuer Signale ausgesprochen und zwar für die von Exzellenz Aschenborn vorgeschlagenen Kurssignale; diese Signale sind obligatorisch einzuführen. Die Veränderung der Signale für Segelschiffe wurde nicht befürwortet. Der Vorsitzende teilt mit, dass der Vorstand beschlossen habe, das Protokoll Kapitänen zugehen zu lassen zur Äusserung, damit dann in einer späteren Sitzung über die Angelegenheit verhandelt werden könne. Exzellenz Aschenborn äusserte sich umgehend zu der Angelegenheit. Kapitän Leithäuser-Hamburg habe ausgesprochen, dass die Washingtoner Konferenz sich gegen Kurssignale geäussert habe. An der Hand des Washingtoner Protokolls legte Exzellenz Aschenborn dar, dass dieses nicht zutreffe. Der Vorschlag des Kapitän Leithäuser, die Signale fakultativ einzuführen, sei nicht durchführbar, weil dann Kollision mit bereits bestehenden Signalen entstehe. Die Segelschiffe könnten sehr gut die Signale einführen, weil dann insgesamt die Zahl der Signale dieselbe bleibe wie bisher, dieses also eine Vereinfachung bedeute. Auch sei, wie an im Saale vorhandenen Nebelsignal-Apparaten demonstriert wurde, die Unterscheidung der langen und kurzen Töne sehr gut möglich. Den sachverständigen Mitgliedern soll neben dem Protokoll der Kommission auch die Aschenbornsche Schrift über Kurssignale zugehen. Die Verhandlung über den Gegenstand wird später fortgesetzt werden.

Anerkennung. Das englische Handelsamt hat dem Kapitän A. Rörden von dem Dampfer »Acilia« der Hamburg-Amerika Linie ein Doppelglas geschenkt, in Anerkennung der freundlichen Behandlung, die er der Besatzung des am 26. November auf See verlassenen Dampfers »Blenheim«, aus London, zu Teil werden liess.

Das englische Admiralitätsgericht hat unter dem Vorsitz des Richters Phillimore dem Wilson-Furness-Leyland-Dampfer »Bostonian« die Bergungssumme von 4500 £ für die dem deutschen Dampfer »Pallanza« aus Hamburg geleisteten Bergungsdienste zuerkannt. Der Dampfer hatte Ende September im Nordatlantic die Kurbelwelle gebrochen und wurde 700 Seemeilen weit nach St. Johns eingeschleppt. Die Reeder der »Bostonian« erhielten 3425 £, der Kapitän 340 £ und die Besatzung 735 £.

Quarantänen in der Levante. Auf Veranlassung der Deutschen Levante-Linie und des Österreichischen Lloyd hat am 16. und 17. Dezember in Wien bei der General-Agentur des Österreichischen Lloyd eine internationale Konferenz der an der Schiffahrt im östlichen Mittelmeere und im Schwarzen Meere beteiligten Dampfergesellschaften stattgefunden, die sich mit den nunmehr seit Jahren andauernden, die Interessen der Gesellschaften schädigenden und den Verkehr und Handel nach der Levante unterbindenden Quarantäne-Verhältnissen befasste und über Massnahmen beriet, in welcher Weise ungerechtfertigte Schärfen gewisser Kontumaz-Verhängungen zu beseitigen seien. Die lebhafte Beteiligung der von diesen Verhältnissen betroffenen Gesellschaften und Reedereien hat dargetan, welche Wichtigkeit sie diesen Fragen beilegen.

Die Hafenbauten in Malaga. Die Vergrösserungs- und Verbesserungsbauten des Hafens von Malaga sind bereits vollendet. Es sind daher dem Verkehr eröffnet die Kais Canovas del Castillo und Marques de Guadiaro, wo ganz grosse Dampfer anlegen können. Um das Löschen und Laden zu erleichtern, sind mehrere grosse, eiserne Krähne vorhanden, und der Hafen ist mittelst einer Eisenbahnlinie am Heredia Kai entlang mit dem Bahnhof verbunden. Der Hafenleuchtturm ist ein drittklassiger mit weissem Feuer, augenblicklich fest in Folge von Beschädigungen am Rotationsapparat, welcher früher rote Blinke in Zeiträumen von zwei zu zwei Minuten warf. Das Feuer ist auf eine Entfernung von 15 Sm sichtbar und steht 38 m über dem Meere und 32 m über dem Gelände. Der Leuchtturm befindet sich am Anfange der Ostmole, und zwar 782 m von dem Kopfe der Aussenmole. Auf der Ostaussenmole, ungefähr 40 m vom Kopfe derselben entfernt, ist ein grünes Leuchtfeuer in Betrieb gesetzt worden. Auf der entgegengesetzten Westaussenmole brennt ein rotes Leuchtfeuer in gleichen Entfernungsverhältnissen. Zwischen diesen beiden Leuchtfeuern liegt eine Entfernung von ungefähr 280 m, sodass unter Berücksichtigung der Entfernung zwischen dem Leuchtfeuer und dem Molenkopf eine Strecke von 200 m als freie Hafenmündung bleibt. Beide Leuchtfeuer sind aus einer Entfernung von mindestens sechs Meilen sichtbar. An der Mündung des inneren Hafens, welche etwas breiter als die Aussenmündung ist, sind zwei kleine, blaue Leuchtfeuer eingerichtet worden, welche ungefähr 5 m über der Meeresfläche brennen und deutlich von jedem Punkte des Hafens aus sichtbar sind.

(Nach einem Bericht d. Kais. Kons. in Malaga.)

Prüfungswesen. In Lübeck beginnt am 12. Januar 1903 Vormittags 9 Uhr eine Prüfung zum Schiffer und Steuermann auf grosser Fahrt. Meldungen nimmt bis Sonnabend, den 10. Januar der Direktor der Schule entgegen.

Kleine Mitteilungen.

Am 15. Dezember starb im 65. Lebensjahre nach längerer schwerer Krankheit der zweite Chef der Weltfirma Rickmers, Reismühlen, Reederei und Schiffbau A.-G., Herr **Peter Rickmers.** Ihm hatte namentlich die Reederei und die Schiffswerft in Bremerhaven-Geestemünde unterstanden. Der Verstorbene war in Bremerhaven allgemein beliebt und geachtet, und durch zahlreiche Stiftungen für wohltätige Zwecke hat er sich Tausende von dankbaren Herzen gewonnen. Er hatte stets ein warmes Herz für seine Arbeiter, deren wirtschaftliche Lage er wiederholt durch reiche Schenkungen und Stiftungen aufzubessern versucht hat, und durch seinen cordialen Verkehr mit allen Mitbürgern, auch mit den minder Begüterten, hatte er sich allgemeine Verehrung erworben. In den siebziger Jahren hat sich der Verstorbene auch an dem politischen Leben beteiligt und war während einer Legislaturperiode Vertreter des Wahlkreises Geestemünde-Lehe im preussischen Landtage, wo er namentlich dafür gewirkt hat, dass in Geestemünde eine Navigationsschule errichtet wurde. Sein Andenken wird gewiss stets in allen Kreisen allgemein in Ehren bleiben.

Der Reichskommissar für das Auswanderungswesen Kapitän z. S. **von Levetzow,** ist am 20. Dezember in Oldenburg an einem Schlaganfalle gestorben.

Vereinsnachrichten.

Nautischer Verein Hamburg.

Sitzung vom 22. Dezember. Als Mitglieder werden die Herren Direktor Dr. Niebour und Kapt. Elson aufgenommen; zur Aufnahme in nächster Sitzung sind zwei Herren vorgeschlagen. Nach Verlesung der Eingänge setzt der Verein seine Beratungen über das Gesetz zur Untersuchung von Seeunfällen fort. Auf Vorschlag des Referenten werden die §§ 16 und 24 zusammen besprochen, weil sie beide über das Verfahren vor den Seeämtern handeln, der eine über das Vorverfahren, der andere über das Hauptverfahren und weil zu beiden Anträge vorliegen, wonach die Aussagen der Zeugen diesen verlesen und von ihnen genehmigt werden sollen. Die ehemaligen Beschlüsse des Vereins zu diesen beiden Paragraphen werden zurückgezogen. Zu § 16 war damals beantragt worden, dass »die zur Vorbereitung der Hauptverhandlung erforderlichen Ermittelungen vom Vorsitzenden des Seeamtes selbst oder unter Zuziehung von Sachverständigen« vorgenommen werden sollten. Anlass zu diesem Antrage hatten bekanntlich zahlreiche Beschwerden darüber gegeben, dass der Protokollführer am hiesigen Seeamt weitgehende Vorermittelungen selbstständig veranlasse, noch mehr aber, dass er im Verfolg dieser Absicht gegenüber den vor das Seeamt Geladenen wiederholt einen Ton angeschlagen habe, der mit seiner subalternen Stellung als Protokollführer völlig unvereinbar sei. Der Verein zog seinen vorjährigen Antrag zurück, nachdem der anwesende Vorsitzende des Seeamts wiederholt erklärt hatte, dass die vom Protokollführer veranlassten Ermittelungen ohne jeden Einfluss auf das Ergebnis der Hauptverhandlung seien. Dem zu § 24 vor einem Jahre gestellten Antrag, die Zeugenaussagen protokollieren und unterschreiben zu lassen, fehlte bei der abermaligen Abstimmung die erforderliche Mehrheit, weil sich der Verein auf den Standpunkt stellte, dass für die Beteiligten unterschriebene Zeugenaussagen, besonders vor dem Oberseeamt, nachteiliger seien als der gegenwärtige Modus, der ihnen gestattet, ihre vor dem Seeamt gemachten Aussagen vor der höheren Instanz zu erweitern und zu modifizieren. Annahme fand dagegen folgender Antrag:

»Vor dem Abschluss der Verhandlungen hat das Seeamt denjenigen, gegen welchen nach seiner Auffassung die Entziehung der Gewerbebefugnis oder eine Rüge pp. in Frage kommt, auf etwaige Widersprüche oder Lücken in seinen Aussagen aufmerksam zu machen, und ihm unter Hinweis auf die ihm zur Last fallenden Punkte zur Rechtfertigung Gelegenheit zu geben.«

Nächste Sitzung am 5. Januar.

Büchersaal.

Vom Matrosen zum Künstler. Herausgegeben vom Marinemaler **Schröder,** Greifswald. Vertrieb durch **H. Lehmann,** Berlin. 1902. Preis ℳ 3. —.

Das Buch umfasst in sechs Kapiteln: Lehr- und Schiffsjungenjahre. — Eintritt in die Marine. — Reise um die Welt. — Ein Jahr in Japan. — Nach der Heimat zurück. — Künstlerlaufbahn — den Werdegang des Marinemalers vom Matrosen zum Künstler und ist eine fast wortgetreue Wiedergabe des von demselben stets geführten Tagebuchs. Besonderes Interesse erregen diejenigen Kapitel, in denen der Untergang eines unserer grössten Kriegsschiffe als Augenzeuge geschildert wird und die Erlebnisse während der Weltreise des Prinzen Heinrich an Bord eines Kriegsschiffes. Wie sich das Talent des Künstlers durch kleine Skizzen und Bilder an Bord allmählich entwickelte, das ihm schliesslich den Malerpinsel in die Hand drückte, sowie sein mehrjähriges Studium bei dem Marinemaler Professor Eschke in Berlin ist in humorvoller Weise geschildert. Das Werk, das mit etwa 70 oft humoristischen Bildern des Herausgebers geschmückt ist, bietet eine angenehme Lektüre und verdient Verbreitung.

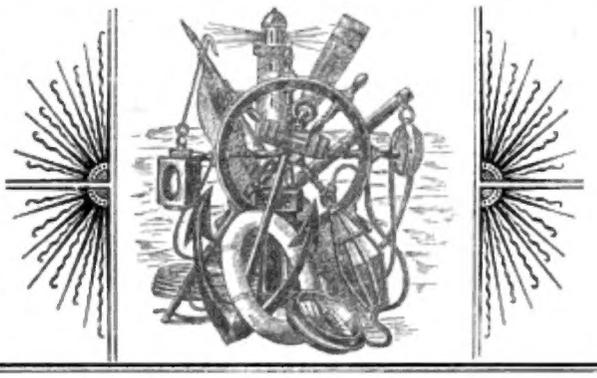
Digitized by Google

Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine.

Verein Deutscher Seeschiffer
zu Hamburg.
(Geschäftsführender Verein, Steinhöft 1.)

Seeschiffer-Verein „Weser"
in Bremerhaven.

Seeschiffer-Verein „Stettin"
in Stettin.



Schiffer-Gesellschaft
in Lübeck.

Verein
Flensburger Seeschiffer
in Flensburg.

Seeschiffer-Verein
in Danzig.

Für den Verbandstag.

Aus Stettin schreibt ein Mitglied:

Da auf dem nächsten Nautischen Vereinstag, der voraussichtlich am 23. und 24. Februar stattfinden wird, der Deutsche Nautische Verein seine Ansicht zur »**Übergabe der Wache**« seitens der Schiffsoffiziere aussprechen wird, dürfte es sich empfehlen, wenn sich auch die deutschen Schiffsführer zu dieser Angelegenheit äusserten. Für sie ist es, nächst den am meisten Interessierten, den Seesteuerleuten, von grösster Bedeutung, ob und in welcher Weise für das Übergeben der Wache Vorschriften oder Bestimmungen erlassen werden sollen.

Die See-Berufsgenossenschaft, welche befugt wäre, eine Bekanntgebung zur Regelung des Wachdienstes auf See zu erlassen, verneint, weil, wie es in einer Erwiderung auf die Kritik der Redaktion über die neuen Unfallverhütungsvorschriften hiess: »sie einerseits den Standpunkt vertritt, dass das Gebiet der Handhabung des inneren Schiffsdienstes unbedingt den Reedereien überlassen werden müsse, andererseits aber auch der Abfassung einer alle Verhältnisse und Schiffsarten berücksichtigenden Bestimmung nicht zu unterschätzende Schwierigkeiten im Wege stehen müssten.«

Wie ich nun glaube, dass sich die zuletzt genannten Schwierigkeiten wohl beseitigen lassen und dieses Bedenken kein triftiger Grund für die ablehnende Stellung der Genossenschaft sein kann, bin ich ebenfalls der Ansicht, dass auch der zuerst genannte, zweifellos schwererwiegende Grund nicht einen Hemmschuh darstellen sollte, der die ganze, sehr gute Idee unverwirklicht lässt. Denn, Das darf ich wohl, ohne bei meinen Kollegen auf Widerspruch zu stossen, aussprechen, so lange das Wacheübergeben auf der Kommandobrücke nicht durch eine Vorschrift, deren Nichtbefolgung Strafe nach sich zieht, geregelt wird, bleibt so ziemlich Alles beim Alten. Was in diesem Falle heissen soll, es bleibt nach wie vor jeder Reederei überlassen, diesen Teil ihres inneren Schiffsdienstes nach ihrem Ermessen zu regeln.

Einfache Beschlüsse des Deutschen Nautischen Vereins und ebenso unseres Verbandes werden, wenn durch sie den Reedern oder Kapitänen eine ihnen unliebsame Zumutung gestellt wird, meistens unverhallt bleiben.

Die Stellungnahme der Korporationen wird nur dann von Bedeutung und Gewicht sein, wenn von einer Behörde die Abstellung des einen oder anderen Übelstandes erbeten wird. Nun ist aber wohl kaum anzunehmen, dass der Deutsche Nautische Verein mit Bezug auf das Übergeben der Wache einen solchen Wunsch äussern wird, vielmehr ist im günstigsten Falle zu erwarten, dass er sich auf die Zustimmung des vom Kieler Nautischen Verein gestellten Antrages beschränken wird. Damit ist aber, wie ich schon vorhin bemerkte, nicht viel erreicht.

Ich schlage deshalb dem Verbande vor, dass er den Gegenstand »Übergabe der Wache« auf die Tagesordnung seines nächsten Verbandstages stellt, — der Deutsche Nautische Verein akzeptiert doch sehr oft Themata, die von uns ausgegangen sind — und in einem Beschluss die See-Berufsgenossenschaft dringend ersucht, die Angelegenheit durch einen Paragraphen ihrer Unfallverhütungsvorschriften zu regeln.

Y.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google